MUSEU PARANAENSE
Biblioteca

Cincoentenario

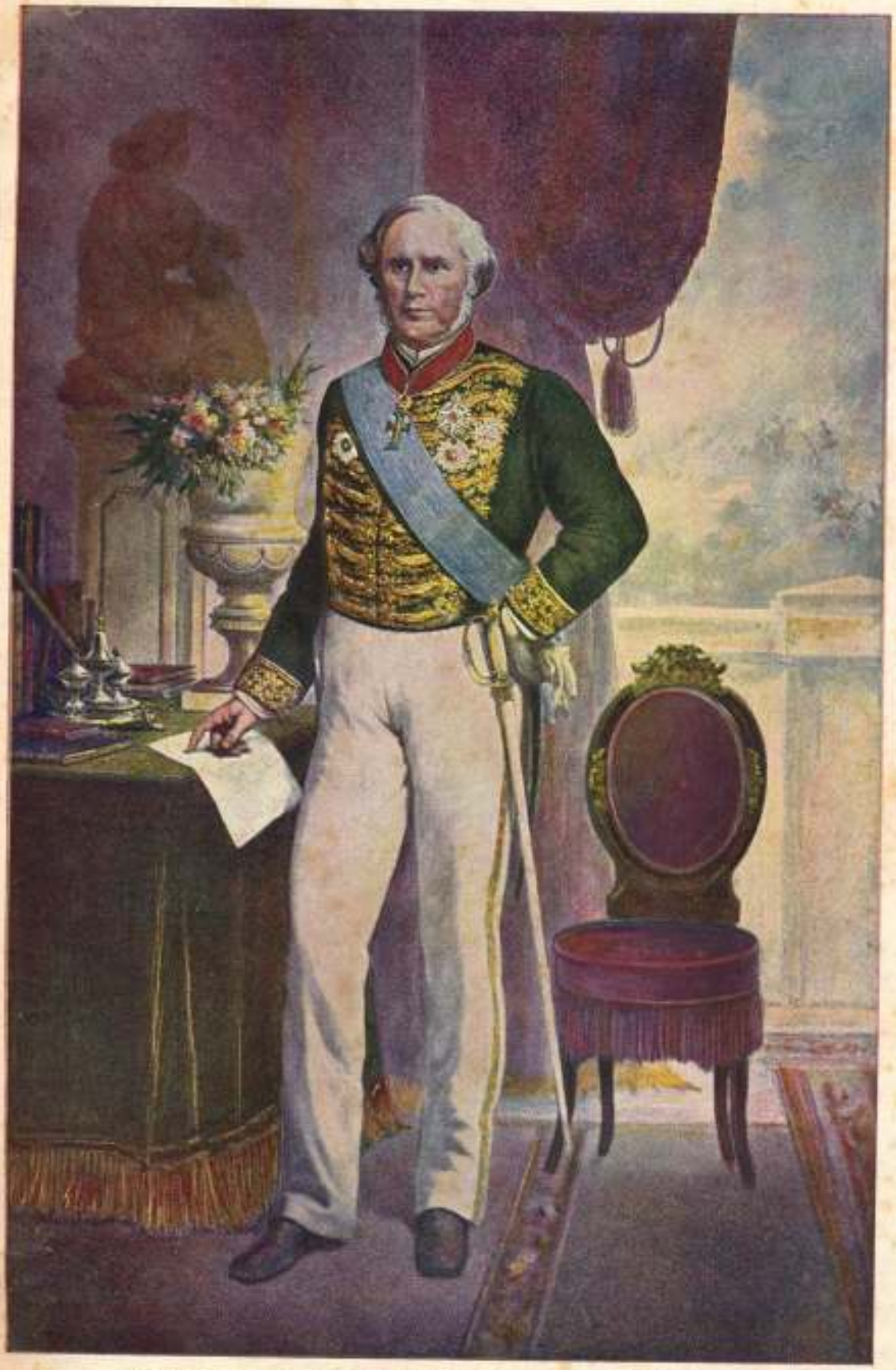
da

Estrada de Ferro do Paraná

1885 - 5 de fevereiro - 1935



Publicação comemorativa da Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina



Conselheiro João Luiz Vieira Cansação de Sinimbú.

(Quadro do pintor Vitor Meireles, existente na Camara Municipal de Paranaguá.)

PREFACIO

As comemorações que celebramos representam a manifestação viva da gratidão aos nossos antepassados que, com clara visão do futuro grandioso, viram as nossas necessidades e com arrojo se propuzeram a resolvelas. Desses cometimentos perdura na grandeza da sua realização a Estrada de Ferro do Paraná, maravilha ferroviaria que, numa audaciosa escalada, liga o litoral paranaense ao nosso "hinterland".

Gloria das mais merecidas não podia ficar relegada nas sombras do passado, mas, ao invés, ser apresentada como exemplo refulgente aos contemporaneos e aos posteros, de modo que eles, bebendo nessa fonte de patriotismo os verdadeiros ensinamentos, tenham mais bem orientada a sua atuação, desmentindo com nobres iniciativas a dolorosa improdutividade dos tempos presentes.

Ha quasi um ano, estudiosos elementos das nossas coisas e da nossa gente suscitaram a lembrança dessas comemorações. A ideia foi logo apanhada como nobre e boa. A Rêde de Viação que engasta na sua corrente de trilhos essa joia de tecnica, por seu Superintendente, o Dr. Alexandre Gutierrez, tomou desde logo as providencias que se faziam mister, para festeja-la sem grande fausto, porem, dentro de suas possibilidades administrativas.

O programa desdobrou-se em diversas partes, no objetivo de resaltar essa grande realização por tres faces — o passado, o presente e o futuro.

O passado perpetuando no bronze a lembrança e homenagem aos idealizadores; aos construtores e ao operario anonimo, fator, tambem, decisivo dessa epopéa pelo seu trabalho e esforço.

O presente na trepidação de festejos que recordam e fixam a grandiosidade do monumento que possuimos.

Finalmente o futuro na impressão destas paginas, que levarão aos recantos do Brasil o conhecimento desse portentoso empreendimento, digno de ser admirado, incentivando assim a curiosidade para o que é nosso, permitindo que se realize um melhor entrelaçamento de relações num intercambio de viagens, exigidas pela vastidão do nosso paiz e de tantas curiosidades existentes, sem necessidade de procurar plagas extranhas para passeios, tratamento de saude ou recreio.

Estabelecida a formação desta coletanea, providenciou-se uma norma de organização, que, espraiando-se além do fato comemorado, atingisse todos os elementos de vida e progresso do Paraná.

Foi assim solicitada a mobilização dos componentes de nossa intelectualidade, daqueles que a frente das organizações vivas do Estado, marcam sua diretriz, desses que formam o nosso nucleo pensante e diri-

gente, para virem dizer com proficiencia o que fomos, o que somos, e, o que poderemos ser. Isto foi feito. Plano vasto de investigação e estudo, pretendeu reunir sob todas as faces o sentir e o viver do Paraná. Os que ouviram o nosso apelo, veem mais uma ves confirmar as nossas tradições de cultura e capacidade, postas ao serviço dessinteressado de nossa terra, trazendo num entusiasmo sadio de patriotismo suas contribuições para encherem com o ouro da sua inteligencia, estas paginas que irão, além, mostrar o esforço do nosso trabalho, as reservas da nossa operosidade e a razão do orgulho por tudo o que é nosso.

Além da reedição dessa joia de descrição que é a narrativa do Dr. Tobias Monteiro — Do Rio ao Paraná — outros trabalhos de grande valor sobre o ponto de vista historico, tecnico, administrativo e economico, honram esta publicação. Como reminiscencias coligimos, o que nos foi possivel, a respeito das manifestações e da repercução que ha meio seculo tiveram logar, para isso muito nos auxiliou o Dr. Teixeira Soares Filho que teve a nimia gentileza de nos facilitar o precioso arquivo da vida do seu ilustre pai, o inclito construtor da Estrada de Ferro do Paraná, Dr. Teixeira Soares.

De justiça ainda salientar a enorme boa vontade e a inteligencia com que o Superintendente da Rêde de Viação Ferrea Paraná—Santa Catarina, Dr. Alexandre Gutierrez, acolheu e prestigiou a ideia desta publicação.

Comissão diretora das comemorações:

Dr. Caio Machado Lima,
Diretor do jornal "O Dia".

Dr. Osvaldo Pilotto,
Lente da Escola Normal Secundaria de Curitiba.

Dr. Carlos Schubert,
Chefe da Via Permanente da Estrada de Ferro do Paraná.

Ernesto Lange,
Ajudante da Inspetoria Geral da Via Permanente.

Dr. Carlos Westermann,
Chefe do Trafego da Estrada de Ferro do Paraná.

Raul Carvalho,
Chefe da Estatistica.

Comissão de redação:

Raul Rodrigues Gomes,
Raul Carvalho.

DO RIO AO PARANA'

POR

TOBIAS MONTEIRO

Nasceu em 1866 no Rio Grande do Norte. Fez o curso de medicina até o 4.º ano no Rio de Janeiro. Militou no jornalismo, tendo sido redator chefe do „Jornal do Comercio" durante muitos anos. Neste caracter acompanhou o dr. Manuel Ferraz de Campos Sales á Europa, depois que esse grande brasileiro foi eleito Presidente da Republica. Escreveu uma obra acerca dessa viagem que causou enorme sensação.

Tem varias obras publicadas, entre as quais uma sobre as origens do Imperio que foi unanimemente louvada pela critica.

Espirito muito culto e talento muito brilhante, é uma das maiores mentalidades nacionais com relevante soma de serviços ao Brasil.

Visitou o Paraná em 1903 por occasião das comemorações do cincoentenario da sua emancipação politica, assistindo á exposição aqui realizada com estrondoso exito.

Segunda edição revista pelo autor.

Este escripto foi publicado no "Jornal do Commercio" em abril de 1903 e nesse mesmo anno editado em opusculo por iniciativa de paranaenses.

I

A Bordo. Santos. Paranaguá. A Baixada. A Serra.

Ha perto de quatro annos, li no *Jornal do Commercio* o relatorio apresentado ao seu Governo pelo Sr. Seeger, consul geral dos Estados Unidos, acerca da excursão que fizera no Paraná durante alguns dias. Nunca eu lêra palavras de tanto enthusiasmo a respeito dessa região do Brasil. O Sr. Seeger concitava os capitalistas americanos a empregarem dinheiro naquelle Estado e aos que viajam por prazer indicava-o como um dos trechos mais formosos do mundo.

Não esqueci tão fervorosa apologia. Amigos ou conhecedores do Paraná pintavam-me a serra, os campos geraes e a estrada de ferro como maravilhas da creação e do engenho humano. Filho do norte, nada vira além de São Paulo, e sentia a deficiencia de não ter ido ainda aos Estados do sul. Os jornalistas e politicos de um paiz tão vasto como o Brazil são obrigados a fallar de oitiva acerca de muita cousa que deveriam conhecer „de visu". Entretanto um gyro pelo sul é relativamente facil a quem vive no Rio. Neste momento as viagens a Paranaguá estão espaçadas com a suppressão dos paquetes Lage, desviados para conduzirem tropa a Matto-Grosso e ao norte. Dentro em pouco, porem, elles voltarão ao seu serviço semanal e as facilidades de communicação serão augmentadas com um navio da „Liguria", que vai iniciar viagens directas de Genova até Paranaguá.

E' sempre aprazivel fugir em março da fornalha do Rio e respirar em regiões temperadas. No dia 1 deixei o porto, a bordo do *Desterro* do „Lloyd". Havia alguns annos, eu não viajava em paquete nacional.

Lembrava-me da minha viagem do *Mandos*, quando vim do norte. Muita gente andava a bordo como numa chacara de provincia: os chinelos podiam arrastar-se livremente no tombadilho e poucos fumantes se davam ao incommodo de erguer-se da cadeira para cuspir no mar. Dispondo os passageiros de tanta liberdade, soffriam a ordem e o asseio do navio.

Seja por ter progredido de então para cá, seja por haver mais severidade na administração, ou por estar o *Desterro* em boas mãos, certo é que tive de bordo excellente impressão. O navio estava muito bem pintado, muito limpo e todo o serviço corria regularmente, apezar das deficiencias da criadagem.

Partindo do Rio num domingo, ao meio dia em ponto, no dia seguinte de manhã o paquete atracava ao cáes de Santos, onde na extensão de dois mil e duzentos metros se alinhavam navios, ás vezes uns por trás dos outros.

Fui a Santos a primeira vez em 1896, incumbido pelo *Jornal do Commercio* de estudar a complicada questão, debatida entre a Companhia das Docas e a administração da Fazenda, decidida a manter a alfandega de São Paulo. Essa folha opinou ser absurdo manter tal alfandega, distante duas horas e meia de um porto primorosamente apparelhado, onde a acção fiscal se podia exercer com o maior rigor. Era presidente do Estado o Sr. Bernardino de Campos, que se mostrava muito convencido das vantagens da nova repartição e me fez conversar com o Sr. Rubião Junior, seu secretario das finanças, outro partidario extremado da mesma idéa. Algum tempo depois o Sr. Bernardino de Campos foi nomeado ministro da fazenda, e, pouco conhecendo desses assumptos, dedicou-se com afan ao seu estudo. Homem de intelligencia lucida e decisão prompta, convenceu-se do seu erro e extinguiu a alfandega. Lembro o facto, em honra sua.

A esse tempo o cáes não ia além de um kilometro; hoje passou Paquetá e avançou sobre o Outerinho. Já não é a curta linha recta começada perto da estação da „Ingleza", e onde se encostavam alguns navios em disputa de melhor logar: agora a recta começa a quebrar-se, ageitando-se ás sinuosidades do ancoradouro. E' mais do duplo de sete annos atrás. Não são só os vapores de carga, os paquetes costeiros, os navios de vela que alli se abeiram; são tambem transatlanticos de 5.000 toneladas com os tombadilhos repletos de passageiros entre a Europa e o Prata. Os seis armazens então existentes, olhados agora do extremo attingido pelo cáes, já estão longe; acompanham-no na sua conquista e recebem abundante carga; os pateos confinados entre elles, outrora descobertos, estão abrigados, e por ahi o café passa da rua ao navio, quasi sem se molhar.

Todo o littoral lamacento, onde passageiros e animaes, se atolavam, donde a febre amarella fugiu, está aterrado, enxuto, calçado, bordado de trilhos, coberto de guindastes; onde os carangueijos se arrastavam, campeia o trem de ferro, a sibylar victorioso, a despejar de immensas filas de vagões, os productos daquelle sólo fecundo.

Quando á tarde o *Desterro* se affastou da cidade e passou diante da estacada das novas obras, puz-me a pensar quanto podem a intelligencia e a tenacidade no trabalho. Dous modestos rapazes, ligados desde a infancia, caixeiros, depois donos de uma pequena loja de fazendas, fazem-se empreiteiros da estrada de ferro Paulo Affonso, poupam os primeiros ganhos, levam-nos para Minas e constróem trechos da „Leopoldina". Já então consideram-se independentes, têm fé no trabalho, sonhos de grandeza. Alliados á concessão do cáes de Santos, sabem inspirar confiança ao Banco do Brazil, que lhes concede recursos avultados. Os dous completam-se; um é o espirito de ordem, o homem da escripta; o outro é a audacia para

conceber, a tenacidade para executar, o tacto, o geito, o talento diplomatico para insinuar-se e convencer. Um dos segredos do seu exito consiste na escolha dos auxiliares; tanta seducção exercem sobre elles que os transformam em alliados, cheios de devoção e enthusiasmo. Foram descobrir entre os nossos engenheiros um homem reconhecido por todos os seus pares como o unico, talvez, capaz de arcar sem medo com a obra projectada, e desse modo conseguiram fazel-a um monumento do trabalho brazileiro: concessão, estudos, execução, capitaes.

No dia seguinte, quarenta e seis horas depois da partida do Rio, estavamos em frente a Paranaguá. A cidade foi plantada ao fundo da bahia, que é preciso sulcar durante perto de hora e meia. Outrora, ha cerca de trinta annos, navios de certo calado chegavam proximo á localidade. O porto foi-se aterrando pouco a pouco e hoje é preciso ir de lancha ou bote até lá. As embarcações grandes ficam no Porto d'Agua, muito fundo, meia hora distante da cidade.

Quando vi tudo isso com os meus olhos, lembrei-me de como andaram errados todos quantos, ha tempos, pugnaram pelas obras do porto de Paranaguá. Seria absurdo enterrar naquelle lamaçal a enorme somma precisa para lá construir um porto artificial, pois meia hora adiante navios de grande tonelagem podiam fundear junto aos trapiches.

E' o mesmo caso da Parahyba, onde ha annos se gasta dinheiro debalde, com uma commissão de melhoramentos do porto, quando, algumas leguas abaixo, o rio offerece o ancoradouro do Cabedello, ponto terminal da estrada de ferro e fundeadouro de todos os paquetes.

Felizmente a representação do Paraná conseguiu que a alfandega, para construir fique no Porto d'Agua. A despesa de transporte terrestre das mercadorias até a cidade será compensada pela facilidade da descarga, e as vantagens do fisco são incontestaveis.

A demora em Paranaguá é curta. O trem de Curityba chega ás onze e meia e regressa a uma hora da tarde. Só tive tempo de almoçar em companhia de gente captivante por sua hospitalidade e fidalguia de trato. Em curto percurso feito a pé, pude observar, porém, que a cidade, de construcção antiga e talvez estacionaria, tem as ruas bem cuidadas e uma estação terminal da estrada de ferro, muito acanhada e de vulgar aspecto.

O senador Vicente Machado fez-me a fineza de vir esperar-me no porto e o Sr. Gaston de Cerjat, superintendente da estrada, teve a bondade de por a nossa disposição um vagão especial na cauda do comboio, donde podiamos vêr toda a zona deixada atraz.

Até Morretes nada me surprehendeu. Via a mesma baixada, como no Rio e São Paulo, população amarellada, emmagrecida, affluindo ás estações, quando passam os trens e a mercadejar goiabas e outras fructas tropicaes. Nessa zona cultiva-se canna, e uma enorme chaminé de tijolo, avistada de longe, marcava um engenho central.

Ao aproximar-nos da serra, a paisagem começava a mudar. Em toda a encosta, desde Morretes, cobriam o solo vastos bananaes. O immigrante começava a explorar a prodigalidade da terra, tirando-lhe do seio fecundo a fructa saborosa que iria nutrir as populações disseminadas pela montanha acima, onde o clima não faz medrar a „musa paradisiaca". No Porto d'Agua mostraram me um grande vapor argentino, a receber bananas. Outros vão a Santa Catharina encher-se, com destino a Buenos Ayres. Em São Paulo, grande parte da baixada está tambem coberta de bananaes, que enriquecem os exploradores e deliciam os italianos nos logares altos.

No Rio ainda não se soube aproveitar bastante essa cultura tão facil; entretanto a sua bananeira é melhor que a do sul. Não me consta que

do nosso porto sáia carregamento algum dessa fructa, depreciada nas nossas mesas pela facilidade da sua producção. Outras, tambem dos climas quentes, porem mais raras, gozam entre nós de muito conceito; mas nenhuma, conseguiu, como ella, a predilecção do extrangeiro, para quem o seu aroma e sabor valem como para nós a delicia do pecego. Quando Haeckel a saboreou pela primeira vez em Ceylão teceu-lhe o panegyrico. Os seus olhos deslumbrados ante a flora dos tropicos enamoraram-se da „nobre bananeira", como a chamava Humboldt. Se lhe dessem entre todas as maravilhas da natureza, uma só para ornar um canto do seu jardim de Yena, preferil-a-hia sem hesitar, com as immensas folhas inteiriças, os fructos dourados como o sol, protegidos na verdura pela concha arroxeada dos mangarás.

Semelhante admiração, disputada ás palmeiras, é professada em geral por gente de outros climas. Uma senhora do corpo diplomatico enfeitava o seu salão em Petropolis de pequenas bananeiras, e dizia não comprehender como desprezavamos planta tão ornamental.

Mas o trem ia galgando a serra e os bananaes rareando. Erguia-se agora a cordilheira, varando as nuvens com os seus picos, ora escarpados, ora verdejantes, levantada entre o sertão e o mar como obstaculo inexpugnavel, escondendo outros climas por trás das suas quebradas.

Quanto mais subiamos, mais crescia o meu deslumbramento. Nem Cubatão, nem Petropolis, nem Nova Friburgo attingiam aquella maravilha. Tinha visto montanhas, da Escocia até a Hungria, atravessado a Suissa, passado os Alpes, de Milão a Lucerna, mas nunca vira aspecto tão brutal de grandeza. Dos valles aos alcantis a densidade do matto escondia mysterios selvagens. Desde as serpentes até os colibris, as borboletas, os insectos minusculos — um mundo exhuberante disputava a vida naquelles recessos.

Entre as arvores, os arbustos, as hervas, a porfia não era menor. Todos nasciam no fundo sombrio; muitos, porem, tinham herdado a seiva dos heróes da floresta; queriam medrar, subir, até erguer ao sol a copa triumphante. Até lá outros cansavam na luta e viam passar sobre a fronde os galhos invasores; logo, os carecentes de apoio, aproveitavam a victoria dos fortes: os cipós enroscavam-se no caule das grandes plantas levando as vergonteas sinuosas ao contacto da luz radiante. E emquanto, assim, tantos buscavam erguer-se ás caricias do sol, as hervas rasteiras, receiosas de crestar-se, abrigavam-se á sombra humida da selva. Por fim, sobre a immensa superficie verde desabrochavam as flores e todas as cores do iris proclamavam a gloria dos vencedores.

Os picos descreviam no azul curvas caprichosas. Á proporção que m'os indicavam, mostravam-me o caminho, apontavam-me tambem os valles por contornar, as gargantas para transpor. Ao principio não imaginava onde iria passar o trem conquistador, apezar da sua força. Tudo parecia dominado pela floresta, cavado de abysmos, e as montanhas separadas por fendas tenebrosas. Apenas, de longe em longe, um largo fitão de prata escorria dos cumes, levando ao fundo dos valles a frescura da serra.

Emquanto fugiamos das faldas, começavamos a vêr como os homens obraram para levar o comboio áquellas alturas. Entre as montanhas que suppunhamos separadas, nas largas fendas que pareciam inabordaveis, distinguiamos, pouco a pouco, as pontes e os viaductos, extendendo de um a outro lado os braços de ferro.

Por mais que esperasse da belleza do panorama, o valle de São João foi para mim maravilhosa surpresa. Achava-me agora diante de uma enorme bacia, cavada entre duas montanhas, distantes talvez tres kilometros no seu ponto de maior afastamento. Era uma enorme ferradura, dentro da qual teriamos de passar, de um lado e no fundo. Na altura attingida, a



Estação de Paranaguá.



Panorama de Morretes.



Estação de Morretes, klm. 40.



Panorama da Estrada de Ferro, klm. 52, com vista do morro Marumby.

serra tão ingreme parecia intransponivel. Descia para o fundo do valle com ligeira obliquidade, e ninguem podia descobrir modificação do terreno onde fosse facil contornal-a. Foi preciso raspar-lhe o dorso e cavar-lhe no proprio declive o leito dos trilhos. Mas de repente a serra antepoz á bravura dos constructores a dureza de um rochedo, e a curva de uma escarpa avançou sobre o caminho já feito, deixando-o para trás na sua conquista. O engenho dos heróes inventou então um dos mais bellos artificios da sua obra. Ao dorso da rocha apertou-se a cinta de um viaducto, e onde não foi possivel passar, abriu-se um tunnel.

Quando me vi do outro lado e quiz medir com os olhos o abysmo transposto, os olhos foram dominados pelo horizonte sem fim. Agora era um panorama como eu nunca contemplara. O valle descia até á encosta; as faldas quebravam-se até a baixada; Morretes e Porto de Cima appareciam distantes, no meio da verdura, com as manchas brancas da casaria e e atalaia da chaminé de uma usina; ainda mais longe, muitas leguas além, Antonina despontava com a sua torre e as aguas do seu porto; depois, o mar e o azul infindos.

Mas não era possivel demorar muito tempo o olhar deslumbrado. A locomotiva offegante ganhava o fundo da ferradura e ia passar agora uma ponte de cento e dez metros, cuja altura, em toda extensão, nem sempre era a mesma: um extremo repousava em terreno de declive doce e o outro avisinhava-se de um tunnel; mas só o grande vão media setenta e dous metros e as columnas de ferro assentavam-na sessenta e cinco metros acima do rio.

Dir-se-hia termos visto tudo.

Ao passar a ponte de São João considerei-me pago da viagem: podia voltar encantado. Parecia terminar alli toda a belleza da serra; em trecho tão pequeno não caberiam outras obras de arte de tanto arrojo. Mas não era tudo; iamos atravessar outro valle, nem largo como São João, nem como elle aberto até á baixada, deixando ver o mar distante. O Ypiranga corria entre quebradas que se estreitavam.

Pouco depois de passarmos a grande ponte penetrámos num tunnel. „Olhe a direita!" gritou-me o companheiro. Subito, a montanha abruptamente cortada, punha diante de nós outra rocha escura, furada de outro tunnel, ligada por uma ponte curta. As duas formavam, do trem, uma enorme janella, que vinha do azul á escuridão do abysmo. Dahi a vista parava, poucos metros em frente ante um pico colossal, erguido para o céo com a nudez da sua escarpa, emquanto o rio lhe rolava aos pés, no leito de pedras, espalhando no valle o fragor da cachoeira, bordando a paisagem da brancura da lympha. Era o pico do Diabo.

Penetrámos então num sitio encantador. O valle era estreito e a estrada acompanhava o poetico Ypiranga. Por onde elle passava, abriam as flores á beira do caminho, e em grandes extensões, o branco, o amarello e o roxo matizavam-lhe as margens.

Certamente esse quadro bucolico inspirou aos descobridores do logar baptisarem de „véo de noiva" a linda cachoeira do rio.

II

A Estrada de Ferro. A Graciosa. Curityba. As Colonias.

Não me descuidei em todo esse trajecto encantador de observar as condições da estrada. Pelo rodar suave do comboio podia julgar da conservação da linha. Realmente toda ella tinha o leito empedrado, rijo como uma peça inteiriça, e de distancia em distancia estava accumulado o material destinado a mantel-o assim. As aguas eram captadas e distribuidas com

todo esmero, os terrenos marginaes bem limpos. Tudo indicava ordem e segurança. Em dezesete annos de trafego nunca houve um desastre; confiados nessa administração exemplar, os passageiros viajam entre abysmos e tunneis, como se andassem tranquillos na vastidão da planicie.

Todos os dias a linha é examinada, os tunneis sondados, os cumes observados. Ao menor signal de ruina, começam os reparos. Disseram-me, quando subi, que um grande blóco, acima do mais perigoso dos viaductos, ameaçava desagregar-se. Ao descer, doze dias depois, vi iniciada a construcção de um tunnel de madeira, sobre o qual rolariam as pedras que se desapegassem.

Imagine-se por ahi quanto é seria a questão do arrendamento das estradas encampadas pela União. Linha como essa, de conservação dispendiosa, de trafego difficil, arrisca-se a cair nas mãos de qualquer proponente sem idoneidade, si as condições da concurrencia não estabelecerem exigencias de dinheiro, para demonstrar desde logo, tratar-se de individuos em condições de arcar com as vicissitudes de desastre ou reparação custosa, no começo dos seus trabalhos. Si não fôr assim, a União corre o risco de ver taes propriedades malbaratadas. Ao fim de alguns annos, os arrendatarios terão desfructado as vantagens do negocio, deixando linhas e materiaes estragados, e desvirtuados os effeitos de operação tão bem combinada.

Antes de 1885 ia-se de Paranaguá á Curityba, pela estrada de rodagem da Graciosa. Os viajores de então relembram com saudade a belleza do panorama, lentamente contemplado. Hoje, perfuradas as montanhas, as distancias encurtaram; ouve-se apenas n'um instante o murmurio das cachoeiras. Outróra era o passo da mula, seguro, cauteloso, apalpando o terreno. Parava-se onde a paisagem sorria; colhiam-se flores silvestres; chegava-se á beira dos rios; sentia-se nas faces o orvalho das cascatas. Não havia a escravidão do horario, a advertencia do apito, o „ultimatum" da locomotiva a sibilar. Quando o sol despontava, destendendo os arrebóes, clareando os alcantis, accordando a selva ao cantar da passarada, era a hora de partir. Quando elle cahia, incendiando o céu, mergulhando o disco abrazado numa cratéra de purpura, após rapido crepusculo, a serra immergia na escuridão da propria sombra, na tristeza do seu silencio, no pavor dos seus abysmos.

Quantas vezes tenho ouvido essa linguagem na bocca dos que subiram a Petropolis noutros tempos, pela „União Industria", e como eu mesmo me lembro das vezes que subi á Tijuca, ao cahir da tarde, na famosa diligencia do Monteiro, celebrada num folhetim de França Junior.

Assim povoam-se os paizes novos. As populações diminutas não necessitam muitos caminhos; vão sempre em busca do melhor. Primeiro é a picada, depois a estrada larga, mais tarde a de rodagem, por fim a via-ferrea. Basta uma só para todo o trafego. Concluida a mais aperfeiçoada, abandona-se a que servia hontem. Só mais tarde, quando as gerações se succedem e refluem do sertão ás baixadas, só então, reabrem-se os velhos caminhos, melhor cuidados, e bastam elles ás relações dos logarejos proximos.

O Paraná está muito longe desses dias. Toda a chapada em que agora penetravamos, depois da serra, era bem pouco povoada. Os campos de gado, embora escassos, e os pinhaes, inda pouco alentados, já mostravam uma natureza nova; mas tudo parecia mesquinho, tão absorvente era a impressão da serra. Emfim surgiu Curityba.

Havia no panorama algo a lembrar São Paulo. A cidade despontava no dorso das collinas; as torres da cathedral surgiam de vez em vez, dominando a paisagem, e a casaria elevava-se pouco a pouco, manchando de branco a verdura do quadro. Curityba parecia maior do que eu esperava.

Na estação do caminho de ferro o movimento era consideravel; muita gente, muitas carruagens. Em frente uma rua muito larga para subir.

Era a parte nova da cidade, ha uns doze annos coberta de pantanos. O centro principal ficava no alto, do lado opposto; mas a estrada veiu ter alli e as construcções conquistaram o terreno, entre ellas o palacio do Governo e o edificio do Congresso.

A cidade triplicou nos ultimos annos. Quem lá não esteve ao inaugurar-se a estrada de ferro em 1885, nem pode hoje imaginar o que eram a rua principal e a praça onde depois se erigiu a cathedral. O ultimo recenseamento dá 53 000 habitantes para o municipio; muitas ruas são calçadas, algumas de parallelipipedos; a praça da cathedral é ajardinada; toda a cidade e arredores, illuminados a luz electrica e servidos de bondes; as construcções ja têm melhor aspecto, e grandes predios de boa architectura são dignos de figurar em maiores cidades.

A administração municipal parece descurada. Dizem-me que é uma velha praga local, aliás endemica em todo o Brazil. Ainda na Republica, a municipalidade teve um periodo de saldos orçamentarios; mais depois tudo foi esbanjado, e restou uma divida de mais de mil contos de reis. Ha flagrante contraste entre as finanças do municipio e as do Estado, agora em bom pé; emquanto um secretario do governador ganha 800$ mensaes, o prefeito percebe 1:000$000. Para construir a rêde de agua e esgotos, cuja falta ameaçava seriamente o futuro da cidade, o Estado teve de arcar com os riscos da operação considerada de resultados promissores.

A despeito dessa incuria, Curityba desenvolve-se embora o que está feito de util esteja mal feito. As ruas são largas, muito bem delineadas; mas as lampadas de illuminação são fracas e, collocadas de um só lado, deixam o outro em penumbra. Chove muito na cidade, mais de duzentos dias no anno, e como ha muitas ruas por calçar, até as dotadas desse melhoramento enlameiam-se facilmente pelo trafego dos vehiculos; não ha serviço regular de limpeza publica; nas principaes arterias da cidade os parallelipipedos estão quasi sempre cobertos de uma crosta de lama. Os passeios marginaes raramente são bem construidos, por deixar-se aos proprietarios a liberdade de fazel-os de pedra não lavrada, tornando-se desagradavel marchar sobre elles.

A mais triste prova da má administração municipal é o abandono do Passeio Publico, digno de qualquer cidade adiantada, amplo jardim, construido ha menos de vinte annos, sob o governo do presidente Taunay. A sua belleza principal consiste nas aguas do rio Belém, muito bem aproveitadas, formando ilhas e permittindo o trafego de canôas. Entretanto tudo está estragado, pontes destruidas, arvores mal tratadas, alamedas esburacadas, e, ainda mais, sem muro nem cerca, apenas protegido da destruição dos animaes, de um lado por um fosso, do outro pelo rio.

Mas Curityba, embora sem ajuda, tem por si só grande futuro. O clima e a população vicejante debaixo daquelle céu são a sua principal riqueza. Collocada a 920 metros acima do nivel do mar, no inverno a temperatura desce commummente quatro gráos abaixo de zero centigrado e já tem chegado a oito. Nos primeiros dias de março, quando os telegrammas do Rio noticiavam casos de insolação, desfructavamos á noite a delicia de quatorze gráos. Seu indice de mortandade é abaixo de 15 por mil, inferior ao de Londres. Allemães, polacos, italianos estão formando alli um vasto laboratorio de mestiçagem branca. Já é facil dispor de operarios intelligentes, e varias industrias começam a ensaiar-se, fiadas nesse contigente, que ha de augmentar. Além de uma fabrica de phosphoros, modelo no genero, montada para receber das mattas os toros de pinho e transformal-os em palitos e caixinhas, ha tambem fabricas de velas, sabão, cerveja, meias, e agora começa a funccionar, sob os melhores auspicios,

outra destinada a produzir louça, e cujos primeiros artefactos fazem augurar bem do seu futuro.

Em volta da cidade cresce a raça nova, que já a invadiu, ostentando na frente das casas de commercio os seus nomes de origem. Foi o finado presidente Lamenha Lins, pernambucano e pai do deputado federal de igual nome, o benemerito administrador que primeiro fundou nos arredores de Curityba nucleos de população européa. Ao principio accusaram-no de comprar caro os terrenos, allegando-se que longe, no interior, poderia obter grandes extensões por preço muito menor. Mas elle respondia com razão ser inepcia reunir colonias longe dos centros populosos e de boas estradas, pois os seus productos não teriam consumo. Hoje, todos verificam o accerto das suas resoluções.

Duas manhãs successivas, em companhia de alguns amigos, pude ver de perto o florescimento dessa obra duradoura. Ás sete horas saiamos de Curityba em carruagem e voltavamos ás dez e meia e onze. A municipalidade tem descurado as estradas em muitos pontos, de modo a nem sempre poder-se rodar em superficie lisa; felizmente a leveza dos vehiculos, a segurança dos cavallos e a pericia dos conductores punham-nos ao abrigo de accidentes.

Ninguem se esquecerá daquelle espectaculo animador. As carroças vêm de todos os lados e levam á cidade os productos da pequena lavoura. Não são homens somente a guial-as, descansados na boléa, as pernas mettidas nas botas compridas, o chapéo desabado, o cachimbo fumegando ao canto da bocca: muitas vêm trazidas por mulheres, cuja saia espessa de lã o avental resguarda dos salpicos de lama da estrada, e a cabeça é protegida de amplo lenço de côres vivas, atado sob o queixo, ou preso á nuca á guiza de touca. Ás vezes uma familia inteira, os rapazes e as raparigas tambem, saudando frequentemente os caminheiros.

Quando as colonias se fundaram, toda essa gente foi viver em casas de madeira: assoalho, paredes, tecto, tudo de pinho. Á proporção, porém, que prosperava, as construcções transformavam-se em depositos e passava a morar em pequenos predios de tijolo, cobertos de telhas. Hoje alguns destes são confortaveis e indicam abastança. Os polacos e allemães vivem no proprio lote; a casinha limpa, as janellas ornadas de cortinazinha clara, o jardim bem cuidado, recamado de flores, as plantações extendendo-se para trás e dos lados. Os italianos, porem, preferem abeirar-se da estrada, formar nucleos de habitações e fazer a lavoura distante da casa. Numa das colonias formadas por elles, em Santa Felicidade, já se destingue um povoado, orgulhoso de uma torre de igreja e de um sobrado.

De todos esses jardins, de todas essas portas surgiam cabecinhas louras, espiando-nos com os olhos azues; era um viveiro de gente forte, rosada, que parecia brotar alli, tão facil como os frutos da terra. Emquanto estive em Curityba li sempre os nomes do registro civil, publicados nos jornaes, e verifiquei caberem, muito mais da metade, a allemães, italianos e polacos. Identica observação tive ensejo de fazer em São Paulo, em dias de janeiro, quanto me foi dado visitar o Lyceu de Artes e Officios. Nas aulas de desenho quasi todas as provas eram assignadas por nomes italianos; havia apenas tres ou quatro de origem portugueza. Apontei esse signal ao Sr. Bernardino de Campos, que me dava a honra da sua companhia: "É São Paulo do futuro, meu amigo, não se illuda".







1.º bocca do funel n. 2, klm. 53.



Trem de passageiros, sahindo do funel n. 1, klm. 53.



Tunel n. 3



Panorama do Boa Vista, klm. 58.

III

Ainda as Colonias. O vinho. A Herva-Matte. As Tarifas. Os Campos Geraes. Quero-Quero.

Numa das minhas excursões da manhã visitei a escola de uma colonia. A casa do professor, onde ella funccionava, abria-se sobre pequeno campo, onde tambem se erguiam a igreja e a casa do padre. O padre é o maior poder da colonia polaca. A gente rustica dessa origem, alem de muito submissa, é profundamente religiosa; curva-se diante dos que considera superiores pela posição e chega a ajoelhar-se diante dos sacerdotes catholicos, cuja mãos e vestes beija de bom grado; faz todos os sacrificios para ouvir missa, receber os sacramentos e deixar-se dirigir pelo pastor. O padre penetra na colonia como em terra conquistada; tem a melhor casa; um lote em que os colonos, divididos por pequenas turmas, todos os dias trabalham para elle; uma mensalidade, paga por cabeça de habitante, e que póde augmentar muito, conforme o crescimento da população. Além disso, não falta gente em casa para o serviço domestico, e mais os mimos repetidos, perús, gallinhas, ovos, legumes, fructas.

Quando nos apeámos no largo, havia rumor de canticos na igreja. Era dia util. Um menino apontou-nos a escola; mas avisou-nos que o professor, a mulher, outros meninos, muita gente, estavam na igreja onde o padre então officiava. Os meus companheiros conheciam o professor, tambem polaco; fomos esperal-o na escola. Os alumnos menores tinham ficado. Quando nos viram, puzeram-se em ordem nos bancos, meio espantados daquella invasão inesperada. Eram cerca de trinta, quasi todos muito louros, os pés descalços, a roupinha bem tratada. Começámos a informar-nos das lições, regimen da escola, horas de estudo e recreio. Nenhum respondia sem levantar-se respeitoso. "Como te chamas?" As respostas choviam arrevesadas; muitos nomes polacos. Tres, de olhos mais scintillantes, cabellos escuros, deviam ter outra origem: eram filhos de italianos e brazileiros. A lingua ligava a todos na patria commum. Em meio delles agitava-se um negrinho franzino, muito vivaz, que extranhava com o olhar o embaraço de alguns, a quem interrogavamos. Foi um gosto ouvil-o responder ás nossas perguntas, vel-o intervir quando os brancos hesitavam. Elle estava alli sósinho, com a pelle de ebano, ligeiramente tocada de outro sangue, e toda a sua vivacidade parecia protesto, esforço instinctivo, movimento de uma raça a debater-se nos ultimos alentos, ante a invasão avassaladora de outras levas.

Toda aquella gente parece viver feliz nas suas colonias. Em março já não se viam os trigaes maduros, cuja colheita, como a do centeio, se fizera em dezembro. Agora os pendões do milho começavam a seccar, e as espigas de vez esperavam o debulho. O feno principiava a ser cortado e ja subia ao cone das mêdas; mas muitos trechos de campo ainda se cobriam do seu tapete macio, que oscillava, avelludando-se, ao menor afago do vento.

Curityba é o mercado principal das colonias. Ha annos atrás, tudo quanto ellas produziam vendia-se baratissimo; hoje, com o augmento da população, a vida é menos commoda. Ao demais, a facilidade das communicações favoreceu a exportação, e muitos generos de pequena lavoura buscam São Paulo, como ainda agora aconteceu com a colheita abundante das cebolas.

Ultimamente, o governo do Estado instituiu premios para os lavradores productores do melhor trigo, alfafa e vinho. Dizem que a alfafa é de cultivo facil e excellente qualidade. A videira é de trato difficil; exige trabalho continuado, de experiencias e adaptações, para accli-

mar no paiz as especies mais convenientes ao fabrico do vinho. Nos arredores da cidade, um agricultor intelligente, vindo de França, adolescente, tem obtido resultados muito animadores. Treze annos tem elle consagrado aos seus trabalhos e ainda mantém em estudos mais de duzentas variedades. O seu campo de exploração mede cem mil metros quadrados, onde florescem de quinze a vinte mil videiras, que lhe têm dado quarenta pipas de vinho e poderiam produzir até cem.

Depois de percorrer os vinhedos e provar das uvas, assentei-me com os companheiros á sombra das arvores, em volta de uma mesa. O sitio pittoresco, a frescura do clima, a palestra suggestiva, fizeram-me quebrar a abstinencia costumada. Não tenho o habito do vinho, mas presumo poder avaliar-lhe a pureza. Como bom francez e bom vinhateiro, ameaçou-nos o Sr. Poplade com tres qualidades: Saint-Emilion, Bergerac e Chaussy-Gris. Tive a coragem de provar de todas, e de uma, mais do que esperava e não me arrependi da audacia. O vinho era novo; mas muito puro, de agradavel aroma e sabor.

Os resultados obtidos pelo Sr. Poplade animaram outros lavradores, que suppõem possivel, talvez com razão, tornar-se, um dia, o Paraná paiz vinhateiro. Mas o Paraná é muito vasto e a sua população insignificantissima. Emquanto os campos não forem invadidos e retalhados, seus mingoados habitantes hão de preferir os lucros mais faceis da herva-matte, em grande parte industria extractiva.

O matte está para esse Estado como o café para São Paulo e a borracha para o Amazonas e o Pará. Á custa delle vivem os cablocos do interior, a navegação dos rios, a industria das carroças, os engenhos de beneficiamento, os fabricantes de barricas; nelle tem a estrada de ferro o seu melhor contingente e o Thesouro o seu melhor contribuinte. Quando sóbe o preço do matte, o povo rejubila; passa em todo o Estado o sopro da prosperidade, e Curityba, centro dos grandes engenhos, sente no seu commercio a agitação do beneficio, vê nas edificações novas o signal da abastança.

Os negociantes de matte consideram talvez o maior empecilho ao alargamento dos mercados o frete da estrada de ferro. Uma barrica de herva paga de Curityba a Paranaguá 5$100, ao passo que o mesmo volume paga desse porto a Buenos Ayres 2$700. Não é essa a unica queixa a respeito da tarifa da estrada, cuja administração, em tudo mais, mereceu sempre os maiores louvores. Parece absurdo um barril cheio pagar conforme o peso, emquanto um barril vasio paga conforme o seu volume; de tal modo, no primeiro caso paga menos que no segundo. Em consequencia disso, ninguem embarca barris senão desmanchados, e, como o criterio é o mesmo para as garrafas, quem dellas necessita vasias, previamente as enche de agua. Seria impossivel transportar gado rapidamente. Para trazer, quer um, quer quatro bois, maximo da lotação, a estrada obriga o freguez a tomar um vagão inteiro, e isso custa de Ponta Grossa ao porto de Antonina 114$000, quer dizer, 28$500 a cabeça! Semelhantes tarifas mataram a industria de marcenaria, que era adiantada em Curityba, onde se podia desenvolver ainda mais, devido á facilidade de mão d'obra e principalmente á abundancia e riqueza de madeiras. O clamor chegou ao ponto de pleitear-se a restauração da "Graciosa", para fazer concurrencia á estrada de ferro. Essa, por seu lado, redarguia, aliás com fundamento, que o commercio deveria antes queixar-se das tarifas do "Lloyd", grande obstaculo á saida dos productos para outros Estados. Basta dizer que para fazer todo o percurso da linha de Ponta Grossa a Paranaguá, um pranchão

paga cem reis, entretanto paga desse porto ao Rio, em dous dias de viagem, a importancia de 1$000, isto é, dez vezes mais!

Felizmente, o engenheiro encarregado de administrar a estrada até o futuro arrendamento, teve ordem de estudar particularmente essa questão, merecedora do maior cuidado.

Tendo visto quasi tudo quanto havia de mais interessante em Curityba, desejava agora ir aos campos geraes. Infelizmente o tempo era curto e eu não podia excedel-o. Pelo que ouvia, o futuro está adiante em Guarapuava, em Palmas ás margens do Iguassú na sua descida. Mas Palmas era o sertão distante; Guarapuava exigia tres dias em carruagem ou a cavallo, e o Porto União, tambem um dia em estrada de ferro e tres em vapor pelo rio. O meu desejo seria fazer a viagem de que com tanto enthusiasmo me fallou o Sr. Krauel, ex-ministro allemão no Brazil: ir até o Rio Negro pelo ramal da estrada de ferro, visitar a colonia Lucena e em dous dias descer de carruagem a serra de São Bento até Joinville. Ahi está a maravilhosa bahia de São Francisco, onde tocam os paquetes de volta ao Rio, e um dia adiante a colonia de Blumenau, tão interessante de estudar.

Mas era preciso cingir-me á contingencia das minhas duas semanas. Ainda assim, só havendo trens de passageiros, em cada direcção, duas vezes em oito dias, grande seria o meu embaraço, si o superintendente, o Sr. de Cerjat, me não creasse facilidades, pelas quaes lhe sou muito agradecido. Quem foi a Curityba e recebeu a sua hospitalidade, nunca poderá esquecer o agasalho da sua casa.

Ao transpor a admiravel alameda de araucarias, que a separa da estrada, penetra-se num ninho de verdura. A pittoresca vivenda está ao fundo, cercada de jardins, erigida num alto, de onde a vista desce sobre a cidade distante; e, gozando o conforto daquelle lar, sente-se quanto a doçura do sitio o invade e domina.

Um dia, ás oito horas da manhã, o trem partiu com destino a Ponta Grossa. Eu devia ficar em Palmeira, onde chegaria ás duas horas e meia. Até á estação de Serrinha nada me surprehendeu; parecia que, depois da serra continuava a chapada onde assentava Curityba. O Iguassú descia, sem deixar no seu curso um só trecho de belleza. Mas pouco a pouco fomos subindo e o campo começava a mudar; attingiamos a culminancia proxima da Restinga Secca. Não imaginava, a tão pequena distancia da serra encontrar outra maravilha. O governador, de viagem para uma estação proxima, dizia-me com orgulho — si orgulho póde ter varão singello — que Saint Hilaire denominara o Paraná paraizo da creação.

Saint Hilaire teria razão. Dir-se-hia que não rolavamos sobre campos, mas vogavamos sobre um mar encantado, de esmeralda e topazio. Os olhos perdiam-se por leguas e leguas em que a terra ondulada parecia dobrar-se como vagas. Os matizes do verde mudavam com a luz: quando o sol batia no dorso das lombadas, o capim reluzia como a aza das jandaias; mas quando a sombra das coxilhas descia nos declives, os pastos recobriam-se da cor do matto escuro. Lado a lado, outros campos desbotavam: as gramineas maduras caminhavam para a secca, e a côr do amarello invadia as pastagens, a espalhar nas folhas os prenuncios da morte.

A illusão parecia augmentar, ao lobrigar-se a serra longinqua. Lá, onde as vagas deviam cobrir a praia phantastica, a cinta azul da cordilheira extendia-se no céo, como signal da terra abençoada aos timoneiros, e do outro lado, qual porto que fugisse, avistava-se a Lapa, cinco leguas além, brilhando ao sol no caio dos seus muros.

Mas a terra nos chamava pouco a pouco á realidade do seu dominio, eriçando de "capões" a immensa superficie, e como si não bastasse

esse signal do seu imperio, de distancia em distancia levantava do chão os bastos pinheiraes, abertas como umbellas as comas vicejantes. Era bem a terra aquella vasta superficie ondulada. Tudo alli era firmeza, serenidade e paz. Nas dobras das coxilhas não havia o anceio das ondas, nem a ameaça dos escarcéos; ninguem receiava dos ventos presagios de vendavaes: o ar tinha a pureza das montanhas, a frescura dos campos, a sequidão dos desertos. Tudo convidava a viver, promettendo aos homens felicidade e amor; entretanto, nas paragens silenciosas, havia a quietude das solidões. Apenas, de longe em longe, um rebanho pascia, e a placidez do gado augmentava ainda mais a doçura da terra.

No enlevo desse quadro, que os meus olhos guardavam, ás duas horas e meia chegámos a Palmeira. Meu desejo era ainda contemplar outras paisagens. Felizmente o meu companheiro tinha por mim a tolerancia do officio; proprietario de uma folha diaria, estava acostumado a desculpar a curiosidade de jornalistas. Ousei pedir-lhe levasse-me sem demora a algum sitio interessante.

Decidimo-nos por "Quero-Quero", onde havia uma pequena colonia de russos. As informações do cocheiro do nosso "troly" eram muito desanimadoras e em nada presagiavam que a colonia nos agradasse. Realmente, que differença das que eu vira em Curityba! As casas succediam-se á beira do caminho, na frente dos lotes de terreno; todas de madeira, sujas, sem jardim, sem uma flor, o aspecto de ranchos.

O cocheiro levou-nos ao "negocio" do logar. O proprietario apparentava quarenta e cinco annos e estava no paiz havia vinte e cinco. Queixava-se das terras. A colonia só cultivava milho e mandioca; tinha algum gado, criação miuda e dava feno; mas ainda que produzisse mais, não tinha mercado vizinho onde vender. E mostrou-nos no deposito o excesso da safra de farinha, dezenas de saccas.

Dizem no Paraná que os russos nunca se mostraram bons agricultores e em geral preferem abandonar as terras e entregar-se á industria de transportes, guiando carroças nas estradas.

Esse a quem fallei, aliás unico abastado da localidade, disse-me resignado, traduzindo a sua ausencia de ambição: "Isto dá para viver!" Quem sabe si não foi essa a meta da sua vida? Emquanto conversavamos, repousava na soleira da porta um velho alquebrado, ao lado de um bordão. Era seu pai; tinha noventa e dous annos e fôra um dos cinco que primeiro visitaram o paiz e escolheram terrenos. Quando deixou a patria, tinha mais de sessenta annos, mulher e filhos. Dura seria a vida para forçal-o á emigração tardia em busca de tão longes terras.

E eu vi no olhar do velho, sorrindo aos netos, espalhados no terreiro, como elle considerava uma benção do céo "que aquillo ainda desse para viver".

IV

Em Palmeira. Os Campos de Criação. O Gado de Matto-Grosso. Ponta-Grossa. A Raça do Futuro.

Ao cair da tarde estavamos de volta á cidade. Era noite de lua. Havia muitos annos eu não dormia num logarejo, onde a illuminação se apagasse, quando vinha do céo a suavidade dessa luz. Fomos percorrer as ruas tranquillas. As portas cerravam-se cêdo; nas casas de commercio as palestras ja findavam, e ao recolher-se, a gente dava a "bôa noite" aos ultimos transeuntes.

No sitio onde é hoje o largo da matriz houve outrora um grupo de palmeiras, nome dado depois ao povoado. É ahi o centro da cidade.



Posto telegraphico Marumby - klm. 60.



Muro de arrimo na entrada do Viaduto Carvalho - klm. 61.

Viaduto do Taquaral, visto de Engenheiro Lange.

1.º bocca do funel n. 3, klm. 58.

Num dos lados da praça ergue-se a igreja, cuja alvura o luar augmentava; em face, o melhor predio da terra, com frente bem caiada e janellas de vidro.

Ás nove horas reinava o silencio; apenas a luz interior de uma casa chegava á calçada. Era assim todas as noites, só em dezembro a festa da Conceição quebrava aquella mudez. Desde as "Ave Maria", os sinos lembravam ás redondezas a hora da novena. Pouco a pouco, os fieis affluiam ao templo illuminado. Os cantos e a musica das rezas espalhavam-se até fóra, misturados á cantilena dos vendedores. Homens e mulheres enfileiravam os taboleiros; rescendiam os doces no linho das toalhas e as velas dos lampeões pontilhavam com a chamma adormecida o mercado ruidoso. O largo palpitava. Á medida que a novena proseguia, gyrandolas estrugiam, derramando no ar um chuveiro de fogo; quando morria no côro o derradeiro "amen", o templo esvasiava.

Mas a festa não acabara. Faltava o leilão de prendas. Sobre um alto estrado ornado de bambinellas, erguia-se o apregoador. Estavam alli, reunidas as offerendas dos fieis á padroeira; havia de tudo, bacorinhos, aves, bolos, até fructas e flores. Era então a disputa dos licitantes, o estimulo dos devotos. Muitas vezes, o desejo de uma joven accendia a rivalidade dos namorados. Começava a porfia dos lances; as offertas subiam, attingiam preços excessivos e o pregoeiro provocava os lutadores, exaltando-lhes os brios: "Affronta faço, que mais não acho; si mais achara; mais tomara. Não ha quem mais dê? Dou-lhe uma!" E a multidão curiosa agrupava-se, cravando de olhares, beliscando de sorrisos os heroes da peleja. Não raro, o arrematador triumphante tinha um rasgo de fidalgo; entregava a prenda ao leiloeiro, para correr novos pregões em beneficio da Virgem. Quando os productos ja mingoavam e diminuia o interesse do leilão, as casas do largo enchiam-se ainda mais. Era a hora do fogo. Seis e oito armações pyrotechnicas erguiam-se na praça. Os olhares passavam sobre todas, receiosos de perder de repente a primeira scentelha. Por fim o estopim incendiava; estrellas, flores, varias figuras caprichosas, desabrochavam com estampido, entre fumo e faiscas. Depois a multidão volvia aos lares, as luzes extinguiam-se e a carcassa do "fogo" ficava solitaria sobre o largo, no silencio da noite.

Assim dormi em Palmeira, embevecido na poesia dessa vida simples, embalado nas saudades da minha infancia. No dia seguinte, ás sete e meia, o trem devia levar-nos a Ponta-Grossa. Uma hora antes estavamos de pé. O meu aposento era um quarto pequenino, fechado á taramella ou tranca, mobiliado como uma cella de franciscano; mas a janella aberta trazia-me ar tão fresco, havia tanta suavidade nos campos em redor, que me sentia contente e feliz de viver. Nessa hora não trocaria aquelle remanso por nenhuma cidade ruidosa; todas ellas pareciam-me monstruosas, esmagadoras, infernos de ambição e loucura, theatros de mentira e miseria, fócos de doenças e perdição. Fazia-me bem fugir dos seus artificios, libertar-me das suas contingencias, dormir cêdo, accordar com o sol, respirar ás madrugadas, nadar nos rios, mergulhar nas cachoeiras, beber leite á porteira dos curraes.

Vestia-me, enamorado da vida bucolica, quando vieram dizer-me que o tempo urgia e era preciso tomar qualquer cousa antes de partir. Achava-me numa casa allemã e esperava ter pão de centeio ou de milho, queijo fresco, mel de abelhas, leite coberto de nata. Mas nada disso lobriguei na mesa. De repente o bule inclinado sobre a minha chicara despejou café preto. "Café"! O pasmo ainda não findara e meus olhos arregalados descobriam uma mantegueira destampada com manteiga Demagny, amarella, lustrosa, impregnada de sal. O hoteleiro fitava-me espantado e justificava-se:



Viaduto do Taquaral, visto de Engenheiro Lange.

1.º bocca do tunel n. 3, klm. 58.

"Os hospedes nunca pedem leite, nem manteiga fresca". Tinha razão. Fatigado da cidade, eu pedia-lhe os manjares do campo; mas, fartos de saboreal-os, os homens do campo talvez preferissem as iguarias da cidade.

Para além de Palmeira, na altura de Lago, os campos pareciam melhores; as pastagens eram mais altas, mais densas, o gado mais gordo.

De Ponta-Grossa para o centro, a zona criadora é mais fertil. Os "campos geraes" são menos ricos do que bellos. No inverno, a geada mata o capim e o gado pouco tem para comer. As fazendas melhores dispõem de grandes trechos de matto, o terço ou o quarto da sua superficie, onde, nas horas de frio, o gado se abriga e encontra alimento.

Dizem que os "pastos são fracos"; em todo o planalto; até "em cima da serra", no Rio Grande, falta-lhes sal; elemento indispensavel, pelo menos em rações quinzenaes, cujo custo é alli de 6$ para cada grupo de cem bois.

Os campos de Guarapuava e Palmas, embora não salitrados, são contudo "mais fortes". Hoje, apenas lá as fazendas florescem. A revolução devastou as criações; onde passavam as hordas de um e outro lado, os rebanhos seguiam-nas como prezas de guerra; não ficou animal de raça nos potreiros. Sem fallar da venda das fazendas para colonisação, ao tempo do "Imperio, outra causa de empobrecimento foi o desastre da "Companhia Frigorifica", uma das phantasias do "Encilhamento". Leguas e leguas de terras, das melhores do Estado, cairam nas mãos dessa empresa mallograda, donde o gado desappareceu como por encanto.

Apezar da inferioridade dos campos, parece haver muita rotina a deprecial-os ainda mais. Um dos methodos seguidos para renovar as pastagens é a queima das que mirram no inverno. Ninguem se occupa de melhoral-as, experimentando outras forragens. Sendo as terras tão vastas, as necessidades tão modestas, o commercio tão pequeno, os homens não têm incentivos de revolver o solo, perscrutar-lhe os segredos, pedir-lhe novas forças. Hoje a tendencia é para converter esses campos em "invernadas". Já Ponta-Grossa e Palmeira "invernam" o gado de Palmas e Guarapuava e aspiram "invernar" o de Matto-Grosso. É o trabalho de engordar no inverno o gado importado; mas a largueza do termo extendeu-se á mesma operação em qualquer época do anno. Ao fim do verão, o gado vindo de longe abriga-se nos campos, onde ha matto, e augmenta de valor nos mezes do inverno; quando este finda, o gado magro encontra os pastos crescidos para engordar e crescer.

Agita-se actualmente a idéa de abastecer os mercados do Rio e São Paulo de gado do Matto-Grosso, por via do Paraná. Fizeram-se estudos nesse sentido para demonstrar que o gado poderia vir facilmente das margens do rio desse nome a Ponta-Grossa. O engenheiro, realizador das explorações, já experimentado em trabalhos congeneres, informa ter o Paraná porto magnifico na fronteira de Matto-Grosso, onde o gado pode desembarcar muito bem em grandes balsas, dividido em manadas de cem bois. O rio tem alli a largura de dous kilometros e seria preciso forte rebocador para puxar as balsas e transpol-o. O rebocador só lograria lá chegar por via do Prata e com alguma difficuldade. Estabelecido esse serviço, havendo capitaes para assegurar previamente, por contracto, fornecimento certo e annual, acredita-se ser possivel vender carne barata nas duas grandes cidades, de modo a dominar o mercado.

Considera-se incalculavel a riqueza do gado em Matto-Grosso. A civilização tem penetrado tão pouco naquellas paragens, que o commercio ainda se faz sob formas primitivas, pela troca de bois por mercadorias de

insignificante valor. Haveria portanto, outra exploração commercial no fundo de semelhante empresa.

O gado recebido nas margens do rio penetraria no Paraná e por caminho fertil de pastagens chegaria a Ponta-Grossa, ou a outro ponto preferivel, onde engordaria nas "invernadas". D'ahi, pelo trem de ferro, si as tarifas permittissem, ou pela estrada de rodagem, iria rapidamente ao Porto de Antonina, onde ha facilidade de embarque e campos de descanço em deredor. Si esse plano é viavel e um dia fôr realizado, Ponta-Grossa ganhará muito. Ha dez ou doze annos, a cidade era um logarejo e hoje nenhuma lhe disputa no Estado o segundo logar; as edificações começam a melhorar; allemães e italianos construiram predios de algum vulto. Infelizmente a topographia do logar é ingrata; seduzidos pela belleza do sitio, os fundadores da cidade plantaram-na no alto de uma collina, cuja superficie plana é muito reduzida. A maior parte das ruas é de ladeiras, galgadas a custo; o vento sopra com frequencia e levanta nuvens de pó vermelho.

Mas quem fundou Ponta-Grossa está desculpado. E' muito difficil nos sertões virgens ter visão do futuro. Não se sonhava com o trem de ferro; o mar a dous dias de distancia, a cidade invadida, as ruas dilatadas. A pequena chapada bastava para os netos; alli cabia a igreja, e a prole que viesse viveria conchegada junto á casa de Deus. O imprescindivel era aproveitar a collina. Em redor não havia outra mais bella. Vendo-a de longe, de muito longe, coroada de muros claros, o viajor suppol-a-hia um castello encantado, dominando as coxilhas, espalhando nas cercanias a gloria da conquista.

Realmente, da immensa esplanada, ainda bem distante vê-se erguer a collina risonha; as arvores vicejam e sobem-lhe das faldas; as casas surgem no meio da verdura, como manchas de cal na espessura de um bosque; e no cimo, tocando o azul do céo, o zimborio de um templo branqueja triumphante, augmentando o relevo da paisagem.

Pouco depois de chegados, findo o almoço, fomos vêr os campos visinhos, como tinhamos feito em Palmeira. Estavamos a cerca de mil metros acima do nivel do mar e podiamos áquella hora de março, com o sol a pino, passear impunemente de carruagem descoberta. O sol brilhante tostava um pouco; mas o ar era tão puro, a brisa tão suave, que se sentia nas faces e nas mãos a caricia de um balsamo. Apenas passámos a estrada da Ronda, duas fazendas appareceram. Na frente das casas extendiam-se as varandas, onde ao cair da tarde, até á sombra da noite, encerrados no lar, os moradores vêm passar os cavalleiros, as caravanas, as récuas, as manadas.

Já eu não podera suportar a coberta do carro, escondendo-me o céo. Fil-a derrear; os olhos cobiçavam a amplidão da campina, todo o horizonte a dilatar-se e fugir. O carro subia e devagar ganhava o cimo dos comoros. Queriamos passar as dobras das coxilhas, trepar sobre as lombadas, conquistar as alturas, nada mais ter em derredor, para galgar. Finalmente chegámos ao ponto suspirado; o horizonte só morria muitas leguas além. Era de novo „o mar" que eu vira antes; agora, porem, mais verde, mais onduloso, mais cavado, erguendo do seio agitado, a ilha mysteriosa, a cidade alvejante, assentada em baze de esmeraldas.

Tanto tempo parados, deslumbrados desse panorama dominador, marchámos depois para o lado das colonias e chegámos a Taquary. Ahi o matto crescia, sombreava os campos, e a restinga escondia o rio, seguindo-o, sem cessar, como enorme serpente escura, a collear na relva. De Taquary fomos a D. Gertrudes; vimos de longe as margens do Tibagy, o azul do sertão remoto, semelhando uma serra, e viemos sair perto da cidade, junto a uma igreja, que parecia abandonada, construida em frente á casa de uma

grande fazenda. Alli estava sepultada a antiga proprietaria, cujos dominios outrora se extenderam nas visinhanças; a casa pertence hoje a um allemão, comprada com algum campo por vinte e seis contos. N'uma dependencia da vasta morada tem elle o seu „negocio", onde aproveita o tempo sobrante do seu novo mister de criador.

Em torno do velho colono vicejava um bando de crianças; dez eram os filhos do seu lar; os mais velhos ja labutavam com o gado. Dos herdeiros de D. Magdalena, pois assim se chamava a defunta fazendeira, não me souberam fallar. Dahi a alguns annos, si a igreja fôr salva da ruina do tempo, esse nome passará vagamente na memoria dos novos povoadores, como a sombra de uma lenda. Os herdeiros dos seus campos retalharam-n-os e como tantos outros refugiaram-se nas cidades. Foram talvez buscar nos empregos, na protecção do Estado, na servidão da politica, os mingoados recursos para viver. Crescendo os filhos, augmentando a familia, subindo os encargos, cada mez a miseria do ordenado é mais depressa devorada. Os mais felizes farão os filhos doutores, officiaes e funccionarios; verão contentes, na velhice, a prole incorporada á casta dos dominadores, brigando nas eleições, descompondo nos jornaes, fallando nas assembléas, invadindo as repartições, subindo aos ministerios. Emquanto todos esgotarem assim as forças da vida, preparando nos gymnasios, nas faculdades, nas escolas, os pretendentes de emprego, os netos do colono, que guiava na estrada as carroças de herva-matte, irão prolificando, fecundando os campos, cobrindo-os de rebanhos, recamando-os de fructos; alastrando-se nas cidades; organisando as industrias; governando o commercio; levantando palacios; prosperando; enriquecendo; dominando realmente, no imperio das profissões independentes, a raça suicida, dominadora apparente.

V

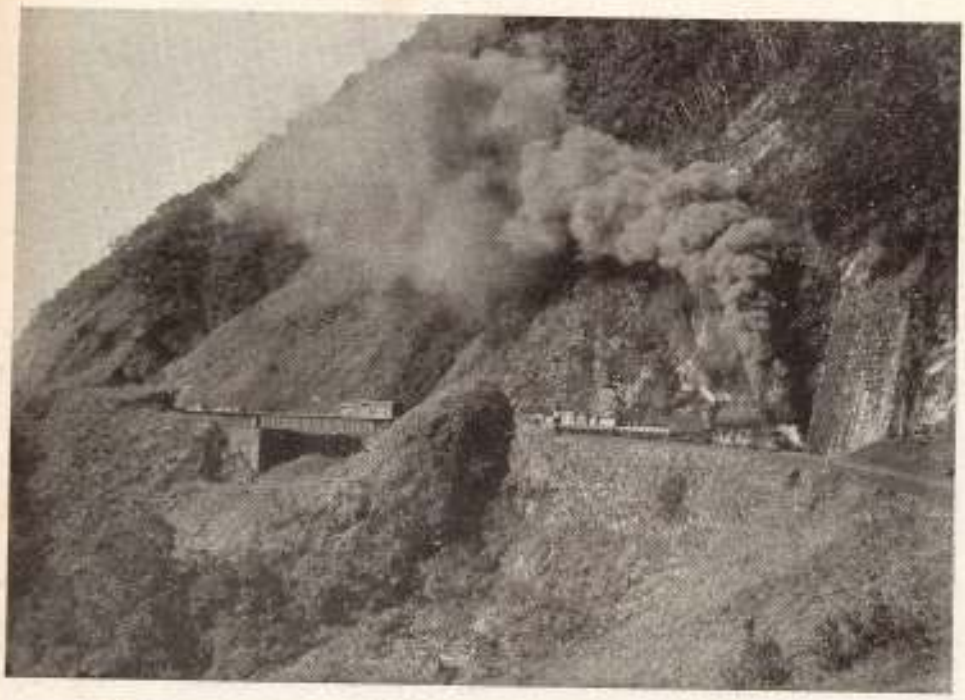
A Estrada de Ferro „São Paulo ao Rio Grande". A Licção das Guerras. O Futuro do Planalto. A Descida.

Estavamos de novo em Ponta-Grossa, e o tempo restante, depois do repouso, bastava apenas para um gyro nas ruas e uma visita ás duas estações do caminho de ferro, em frente uma da outra. Alli termina a estrada de Paranaguá e encontra a „São Paulo ao Rio Grande". Essa ultima ainda está longe dos pontos extremos, que lhe deram a denominação; estende-se para o norte, talvez na metade do percurso até a fronteira paulista, e desce para o sul, talvez um quarto apenas da extensão por construir, sem fallar nos ramaes de São Francisco, de Guarapuava, da colonia de Iguassú e de Sete Quédas.

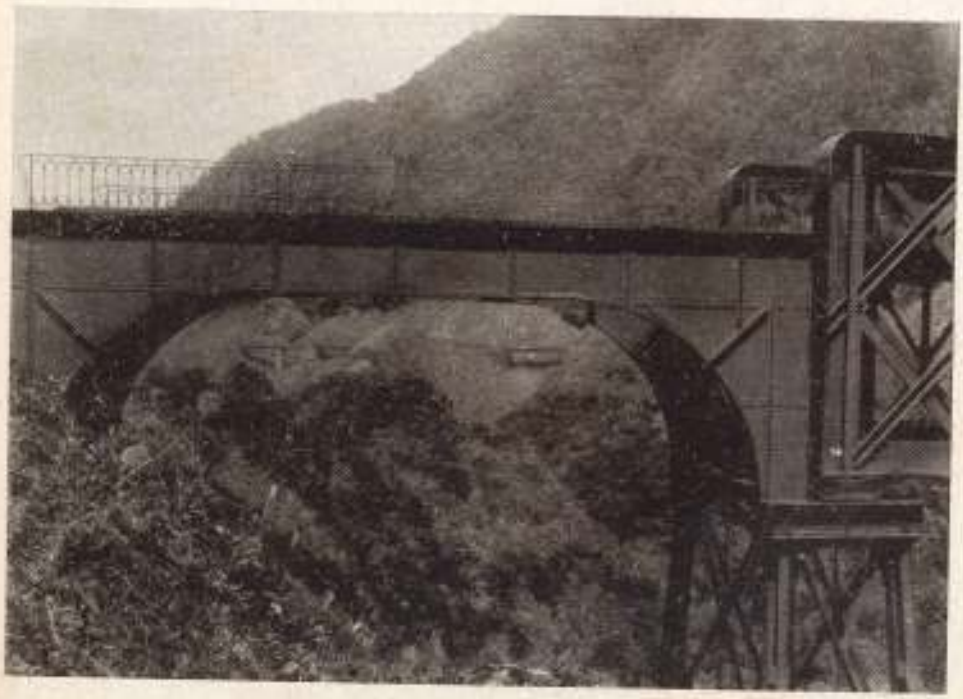
Talvez não haja na viação do Brazil obra mais urgente e esperança de futuro melhor. Idéa do Padre Feijó, afagada e protegida por outro paulista, o Sr. Antonio Prado, concretisada num traçado pelo engenheiro Teixeira Soares, não se sabe ainda quando chegará ao seu termo. E' a ligação de São Paulo ao Rio; com pouco mais, do São Francisco ao Uruguay; com esforço maior, do Rio Grande do Norte á fronteira do Sul.

A rêde da „Great Western" dentro em pouco unirá Alagôas ao porto de Natal. Quando os trilhos da „Central do Brasil" chegarem ao Rio das Velhas, a bacia do São Francisco ficará ligada ao Rio e São Paulo. A „Sorocabana" já nos leva de São Paulo a Itapetininga e a sua concessão vai a São Pedro de Itararé, nos limites do Paraná. Ahi começa a „São Paulo ao Rio Grande", cujo termo é nesse Estado do sul, onde encontrará a estrada encampada, em ligação com as que se dirigem ás fronteiras da Argentina e do Uruguay.

A revolução de 1894 deu-nos licção muito fecunda. O caminho da



Gigante, klm. 62



Panorama da Estrada de Ferro, klm. 62.



Composição de cargas, transpondo o Viaduto dos 3 irmãos, klm. 62.



Trem de cargas, klm. 62.

invasão ficou traçado por um exercito improvisado de paisanos, commandado por caudilhos. Rio Grande, Santa Catharina, Paraná foram varridos pelas forças federalistas; si não fôra a resistencia da Lapa, a revolucão teria chegado ao Itararé, talvez se extendido a São Paulo.

Trancados os ramaes do sul pela esquadra revoltada, só restavam ao Governo os caminhos de terra; o norte ainda estava aberto á navegação e as tropas poderiam vir livremente do Pará a Imbetiba, seguindo pelas estradas de ferro em direcção ao sul. Si a revolução tivesse grande frota e impedisse a vinda desses contingentes, a situação seria peor. Da bocca dos que dirigiram em São Paulo as operações militares, ouvi varias vezes descrever quantas difficuldades houve por vencer para mobilizar os corpos destinados á defesa de Itararé. Em uma hora, sem um momento de indecisão, compraram-se seiscentas mulas só para os transportes urgentes. Imagine-se o esforço despendido a carregar artilharia por aquelles caminhos, marchando sem descanço, quando se aproximava a invasão, triumphante em tres Estados.

No continente, ou fóra delle, onde quer que se estudem questões militares, esse episodio attribulado da nossa vida terá merecido especial attenção. Os estados-maiores, dignos desse nome, não deixam passar opportunidades de aprender, e não são das menos uteis as licções dadas pela topographia dos paizes e os meios de mobilização dos seus exercitos.

Ainda agora o caso do Acre foi outro exemplo proveitoso. Ha alguns annos, a Bolivia lutava debalde para suffocar uma agitação de paisanos. Cada soldado enviado a essas paragens custava-lhe sacrificios de dinheiro e de vidas perdidas nos caminhos. A vantagem do Brazil, além dos recursos do Thesouro e de maior população, consistia principalmente na relativa facilidade de mobilizar as suas forças, levando-as pelo mar, e pelos rios ao coração da zona litigiosa.

A invasão de Matto Grosso em 1864 foi outra licção ainda não aproveitada. Os caminhos não nos permittiam soccorrer por terra a provincia dominada, e foi preciso contar com a alliança dos vizinhos, abrir nos rios o caminho de Assumpção, para poder libertal-a cinco annos depois. Si a victoria do Riachuelo não destroçasse de um golpe a frota paraguaya, reduzindo o inimigo ao recurso das suas chatas, ninguem sabe qual seria o epilogo de tão desesperada luta.

A aggressão do Paraguay caiu sobre nós de surpresa, e a hypothese de conflicto com a Bolivia surgiu tambem de repente, deixando-nos entrever complicações, que nos poderiam envolver de outros lados. As guerras não se annunciam, dando tempo ao inimigo para construir estradas.

De tudo isso terão aprendido os estudiosos das nossas cousas militares que, invadido pelo sul, o Brazil terá a defesa difficilima, quasi impossivel, si o invasor dispuzer de elementos de mobilização para despejar na fronteira, inopinadamente um corpo de exercito capaz de avassallar as forças commummente alli destacadas. Para organisar uma esquadra e preparar, pelo menos, um porto militar, é preciso dispender somma avultadissima, em que por ora não é pratico pensar. Portanto a questão cinge-se a saber como nos defenderiamos, quer da invasão pela fronteira, quer da invasão pela costa, no caso de uma aggressão naval sem repulsa, ou de um desastre da nossa mingoada frota.

A licção de 1894 responde claramente, emquanto a viação ferrea fôr a mesma de agora. Si, porem, harmonisando os interesses economicos do paiz com os da sua defesa militar, fecharmos no interior a ligação das nossas vias ferreas e lhe melhorarmos as condições technicas, ao menor signal de perigo, ainda o mar nos sendo interdicto, poderemos concentrar oportunamente no sul, onde for preciso, todos os nossos recursos disponiveis. A Natureza ou a Providencia, as duas forças com que os brasileiros

tanto contam, já entraram nessa combinação estrategica, levantando perto do mar uma trincheira cyclopica de montanhas, com a doçura dos seus climas, a fartura das suas aguas e dos seus rebanhos, e deixando-lhe aos pés, como alliada, a baixada quente e inhospita.

Mas não só para a hypothese da guerra as montanhas ajudam a obra da viação. Tudo faz crer que o planalto extendido do Paraná ao Rio Grande, será theatro de uma grande civilização identica á outra, erguida na planicie argentina. A prosperidade da grande republica do Prata provem do gado, da lã, do linho e do trigo. O homem, antes de tudo, precisa de pão, carne e roupa, que do Paraná ao Rio Grande, o Brasil é capaz de produzir em abundancia. Naquellas alturas podem viver com saude e vigor todas as raças da Europa, convertendo os campos em celleiros abundantes. Esses campos têm sobre as regiões montanhosas a vantagem de serem arados sem grande esforço; lá, ao contrario do que acontece no Rio, em Minas, em São Paulo, as terras mais velhas, onde os homens mais trabalharam, têm maior valor. As colonias de Curityba, hoje florescentes, assentam em terrenos outrora considerados safaros, cujo aspecto nada promettia; mas, com a facilidade de lavral-os, a mão do homem tornou-os fecundos.

Ao menos por muito tempo, o café continuará a cultivar-se em grandes propriedades, exigindo durante as colheitas trabalhadores, dispensaveis no periodo das limpas. Em São Paulo já se observa essa fluctuação das massas operarias, deslocadas com os primeiros peculios e animadoras, pelo exemplo, de outras que as substituem. Nas zonas cafeeiras, São Paulo não offerece clima nem cultura para seduzir tanto o europeu como o Paraná. Mas quando a „Sorocabana" no encontro da „São Paulo ao Rio Grande", o ligar ao planalto visinho, este poderá ser a terra escolhida para a fixação dos immigrantes, que buscam nos trabalhos do café os primeiros vintens para um tecto e um trecho de campo. Os colonos alli fixados formarão nucleos de população, facilmente removiveis para São Paulo no periodo das safras. A época das colheitas, principalmente de maio a agosto, é no Paraná o rigor do inverno, o tempo das geadas, o descanso dos camponeses. Ser-lhes-ha propicio, nesses mezes de relativa immobilidade, achar, tão perto, fonte de trabalho e de lucro. O café já começa a invadir o norte do Estado. O paulista, que abriu o oeste e desbravou a zona da Sorocabana, agora interna-se no valle do Paranapanema e busca os seus affluentes para abrir fazendas. O Paraná já não compra a São Paulo um grão de café e começa a produzir fumo bastante para o consumo interno.

Além da perspectiva de culturas européas, de desenvolvimento das raças dos climas frios, os ramaes dessa estrada, em direcção á bacia do Paraná, levar-nos-hiam a regiões méramente tropicaes, de mattas virgens e productos similares aos do Amazonas, até borracha. A linha projectada de Ponta Grossa a Sete Quedas approximaria o planalto de uma zona baixa uberrima, toda cortada de tributarios do grande rio, offerecendo rêde navegavel de tres mil kilometros. De Sete Quedas para baixo, contornando cachoeiras com um trecho de cerca de cincoenta kilometros, o Paraná correria livre até o Prata, offerecendo sahida aos productos das zonas quentes, tão precisos alli, e fechando esse immenso cyclo de navegação fluvial, verdadeiro mar interior. Sobre todo o planalto, a "São Paulo ao Rio Grande" passaria como uma espinha dorsal, donde se destacariam ramaes; de um lado, avançando para o rio; do outro, descendo para o mar.

Dizia André Rebouças que abaixo das Sete Quedas fundar-se-hia, no correr dos tempos, a Chicago Sul-americana; aquellas catadupas estupendas produziriam força e luz para erguer e illuminar uma civilização deslumbrante. Seria allucinação de visionario, ou prophecia de vidente?

Só quem não respirou aquelles ares ou dilatou o olhar na vastidão daquelles campos, poderá sorrir com desdem da grandeza desse sonho.

Sabemos quanto é incerto o destino das civilizações. Nunca esquecerei minha impressão, ao ver no Museo Britannico os touros aládos que dominavam as portas de Babylonia. Perto dos guardas sagrados grupavam-se os despojos de cinco civilizações afundadas. Pedras esculpidas contavam nos seus relevos historias de guerras phenicias e mostravam captivos a construir monumentos para o vencedor; esphinges, sarcophagos, tectos e columnas de templos, fallavam, na sua mudez, da grandeza do Egypto, parecendo espalhar sobre tudo a sombra eterna das pyramides; ruinas da Persia exaltavam o genio de uma raça brilhante, que só teve dous seculos para crear a sua arte e logo se apagou sob a conquista de Alexandre; marmores de Phydias reviviam na sua pureza as glorias da Acropole; Cezar e Augusto, Marco-Aurelio e Tito, Tiberio e Caligula, bustos de todos os imperadores, extendiam-se em linha, com as orbitas apagadas, como si não quizessem fitar os destroços de Roma. E tudo vinha reunir-se agora na metropole do maior imperio do mundo moderno, cahos e barbaria quando aquelles imperios floresciam.

Hoje, a approximação dos homens, a paz, as industrias, fazem operarem-se mais depressa, ás vezes com assombro, os milagres da civilização. O maior phenomeno do ultimo seculo foi o povoamento dos Estados Unidos, berço dessa raça fecunda, que espanta o mundo com as maravilhas do seu engenho e liga todas as faculdades das outras raças, a intelligencia, a tenacidade, a audacia, a belleza, com esse cimento poderoso do caracter anglo-saxão, base indestructivel para sustental-a muitos seculos na culminancia do mundo. A Europa já começa a sentir o poder dessa concurrencia inopinada e antevê como se ha de realizar a invasão avassaladora da conquista moderna. Não ha muito, a Italia, despojada de tantas glorias da arte romana, premunia-se contra a emigração das bellezas da Renascença, arrebatadas pelo ouro norte-americano.

Com certeza não será só essa a grande civilisação para crear num continente quasi virgem. Quando não outras causas, a miseria resultante do regimen militar e as sublevações inevitaveis do socialismo guiarão ás paragens, hoje desertas, novas levas das raças, que desbravaram e engrandeceram os Estados Unidos. Não será nas baixadas, no calor e na humidade, que ellas hão de germinar e produzir; mas nos climas salubres estendidos por cima das sérras, revivendo em baixo dos nossos céos a doçura meridional da Europa.

Scismando no sonho de Rebouças, atravessei de novo o planalto e desci a montanha. Quinze dias atraz quando buscava Curityba, sentia-me viver; os valles abriam-se promissores, como caminhos do azul; a luz abrandava, suavisando as côres intensas da paisagem; o calor cedia á frescura da serra; o ar passava nos pulmões como um banho de vida e emquanto subiamos, a gente, vinda á beira dos caminhos, sorria de saude nas faces côr de rosa.

Agora era a vertigem da descida, a impressão dos pezadelos; o olhar já não buscava os alcantis azulados, mas o fundo dos valles, a escuridão dos abysmos; a musica das cascatas morria lentamente, até se desmanchar no cicio dos riachos, sobre os leitos de areia. E de curva em curva, na ancia dos declives, na attracção da planicie, o comboio rolava, até resvalar na baixada.

Aqui era o poder incontrastavel do sol. A luz coruscava e encandeava os olhos, como si houvesse na atmosphera uma pulverização de vidro; o ar entrava nos peitos como insufflações de forno, passava nas faces como o bafo das caldeiras e molhava-as de suor; o corpo enlan-

guecia; as energias quebravam; sentia-se nos musculos a frouxidão da indolencia, o torpor de fadiga, que amolentava e vencia. O sólo baixo, encharcado ou arenoso, mostrava o contraste de duas civilisações; aqui, as roças de mandioca, o tuberculo negro, inchando de humidade no seio da terra, para desmanchar-se em farinha indigesta; lá em cima, os campos de trigo, as espigas d'ouro nutritivas, reluzindo ao sol, promissoras de pão.

Não sei como ha quem espere tão cedo o resurgimento das baixadas e não queira consolar-se do seu abandono. Nos paizes tropicaes o futuro é o sertão, a matta virgem, o planalto elevado. A conquista chega pelo mar, invade o littoral, aterra os pantanos, desecca os banhados, faz florescer as varzeas; mas a ambição dos audazes adivinha as terras altas, abre as picadas da serra, vae respirar nas montanhas. Pouco a pouco seguem as populações a trilha da aventura, verificam o acerto da empresa, abandonam os primeiros dominios, e as baixadas morrem lentamente cobertas de paúes, devastadas pelas febres. Lá em cima está a saude, a força, o porvir, a gloria da raça. Quando ella tiver penetrado os ultimos reconditos, illuminado o ultimo trecho da selva, só então refluirá vigorosa, exhuberante, triumphadora e aproveitará de novo as terras despresadas, saneando-as para acolherem os que sobrarem na partilha do mundo, tornando boa a visinhança do mar soberano, laço eterno de união entre os povos.



Panorama da Estrada de Ferro entre os klms. 61 e 63.



Panorama da Estrada de Ferro entre os klms. 61 e 63.

Viaduto Taquaral, klm. 61.

Panorama da Serra, klm. 62.

CAMINHOS HISTORICOS DO PARANÁ

POR

ALFREDO ROMARIO MARTINS

Nasceu a 8 de dezembro de 1874, em Curitiba. E' filho do tenente coronel José Antonio Martins e d. Florencia Severina Ferreira Martins.

Iniciou sua vida como tipografo. Depois se fez jornalista, tendo colaborado em numerosos jornais e dirigido outros.

Foi durante mais de sete annos Diretor do „Republica", orgam official do Governo do Paraná. Teve ensejo de manter polemicas com os penas mais adextradas do Estado, revelando-se um argumentador de pulso, senhor de uma linguagem escorreita e clara.

Foi deputado estadual em varias legislaturas.

Notabilizou-se como defensor dos direitos do Paraná na questão de limites com Santa Catarina, tendo publicado numerosos livros e mapas.

Exerceu varios cargos publicos, aposentando-se como Diretor do Departamento de Agricultura do Estado, onde teve opportunidade de chefiar a campanha victoriosa pelo incremento e racionalização da cultura do trigo.

Entre seus livros salientam-se pelo seu indiscutivel valor: „Historia do Paraná"; „Livro do Matte"; „Ilex Matte"; „Curityba de outrora e de hoje".

Foi um dos organisadores do Instituto Historico e Geografico do Paraná; é membro do Instituto Historico e Geografico Brasileiro, no qual tomou posse solene em 1908 e dos Institutos Historicos e Geograficos da Bahia e S. Paulo.

Pertence ao Centro de Letras do Paraná, e ao Circulo de Estudos Bandeirantes.

Possue muitas obras ineditas, sobresaindo uma Historia do Paraná de consideravel merito pelos profundos estudos que apresenta acerca de nossa formação historica e evolução economica e social.

1.º — Peabirú. Chamavam os indios Peabirú a um caminho pre-colombiano que se estendia por mais de 200 legoas, da costa de S. Vicente ao rio Paraná, atravessando os rios Tibagy, Ivahy e Piquiry, por onde os povos indigenas se communicavam com o mar e com as regiões mais distantes do occidente. Ao poente do Paraná o caminho proseguia, attingindo o Perú e a costa do Pacifico.

Os bandeirantes utilizaram-se do caminho de Peabirú em todas as direcções da linha tronco e dos seus ramaes. Se vinham pela linha tronco, o itinerario era S. Vicente-Piratininga (S. Paulo), Sorocaba, Botucatú, Tibagy, Ivahy, Piquiry. Se vinham pelo Tietê, atravessavam o Paranapanema proximo á fóz do Pirapó, subiam pela margem deste em direcção ao Ivahy, que atravessavam pouco acima do seu affluente então denominado rio da Guia, margeando a esquerda o rio principal, até ao Campo do Mourão. Este rumo foi poucas vezes percorrido.

Á igual distancia do Ivahy e do Piquiry, o caminho que se bifurcava para o Sul ia ter ao Iguassú no ponto em que este rio, na sua margem esquerda, recebe o Santo Antonio. (*Mappa da Capitania de S. Paulo*, de Rodrigues Montezino, 1791, n.º 19 A, da Collecção do Barão do Rio Branco.)

Por esse caminho ou por partes delle transitaram, no seculo XVI, numerosas pessoas e expedições, das quaes, em 1541, Cabeza de Vaca e seu séquito militar, em direcção ao Paraguay (Assumpção); Johann Ferdinando, vindo de Assumpção com a missão de incrementar o cultivo da mandioca em Santa Catharina, para o supprimento dos navios castelhanos, em 1549; os companheiros de Hans Staden («a maior parte dos nossos», diz o autor das *Viagens e Captiveiro entre os Selvagens do Brasil)* que em 1551 deliberaram seguir por terra até Assumpção; Ullrich Schmidel, em

1553 vindo do Paraguay para S. Vicente; o grande missionario Padre Leonardo Nunes quando pretendeu reunir em aldeia crianças indigenas para as educar; os irmãos Pedro Correia e João de Souza, pacificadores dos Carijós do occidente e victimas de sua abnegação apostolica; Juan de Salazar de Espinosa, Cypriano de Góes e Ruy Diaz Melgarejo, governador de Villa Rica do Espirito Santo, no Guayra, aos quaes as autoridades vicentinas negaram licença para seguirem para o Paraguay, por terra, não sómente o fizeram, em 1556, «sin hacer daño a la tierra ni a cosa della», como levaram 12 soldados (do séquito de Salazar) e 6 portuguezes (do de Goes), as esposas de Salazar e de Goes e duas cunhadas do primeiro *(Taunay, Hist. Geral das Bandeiras paulistas,* vol. I, 206); Diogo Nunes, na sua viagem ao Paraguay e ao Perú; Braz Cubas e Luiz Martins, que em 1562 vararam tresentas leguas de sertão; etc., tudo isso antes e depois de haver Thomé de Souza, em 1552, mandado obstruir o caminho que da costa de Santa Catharina ia ter ao Rio da Prata (Assumpção) e que era um dos ramos da linha tronco de Peabirú.

Gentil de Moura, em communicação feita ao Instituto Historico de S. Paulo, em 1910 *(O Caminho do Paraguay a Santo André da Borda do Campo)*, identificando o itinerario seguido por Ullrich Schmidel, o allemão que regressou de Assumpção em 1553, onde, como militar, serviu aos governos de Fernando Mendonza, Isala e Cabeza de Vaca, — dá do caminho de Peabirú as melhores informações dentre as de todos os autores:

«Partindo de Assumpção, desceu o Paraguay e subiu o Paraná até a barra do Iguassú; dahi seguiu pela margem direita até a altura do rio Cotegipe; em seguida atravessou os rios Piquiry, Cantú e outros affluentes desses rios; transpoz a serra da Esperança; passou pelas cabeceiras do Curumbaty e foi cruzar o Ivahy nas proximidades de Therezina. Depois, em rumo de sudoeste, foi passar nas cabeceiras do Tibagy onde deixou o caminho para Santa Catharina, pelo qual subiu Cabeza de Vaca. Ahi, tomando a esquerda, pendeu para as mattas do valle do Assunguy, passou pela aldeia dos Bilbeiros e de Carieseba, onde logo adiante encontrou a encruzilhada do caminho que descia para Cananéa.

«Proseguindo, porém, sempre á esquerda, deixou o valle Assunguy, e foi sahir nos campos de Faxina, Capão Bonito e Itapetininga pelos quaes seguiu até as proximidades de S. Miguel Archanjo, deixando outra encruzilhada que servia para ligar Cananéa á região de Piratininga.

«Desse ponto, passando pelos campos de Sarapuhy e de Sorocaba, foi sahir em Biesaie, mais tarde Maniçoba ou Japyuva e hoje Itú, donde procurou o rio Tietê por cujas margens seguiu até as proximidades do rio Jurubatuba. Descançou tres dias na aldeia desse nome até que finalmente chegou a S. André.»

Após a entrada dos padres jesuitas no territorio de Guayra (1610), o caminho de Peabirú foi dado como sendo o trilho percorrido pelo apostolo São Thomé em sua peregrinação na America e passou a denominar-se Caminho de S. Thomé. A versão da vinda do apostolo ao Novo Mundo, era, aliás, corrente entre os indios da região atravessada pelo Peabirú e mesmo em sertão não visitado ainda por missionarios. Não sómente no Brasil e no Paraguay mas em toda a America do Sul era corrente entre os indigenas a noticia de que um homen extraordinario por ahi andara pregando o Evangelho, que fora elle quem ensinara como se podia utilizar a mandioca, que assim se fez base da alimentação geral; que predissera o fastigio e a destruição de Guayra; que annunciara a vinda de missionarios que lhes haviam de dizer as mesmas cousas que elle dizia. Numa rocha á margem do Piquiry diziam haver as pegádas de Sumé ou Zumé ou Thomé e que os trilhos que percorreu de uma a outra costa do continente (do

Pacifico ao Atlantico), nunca mais se fecharam. Que esse trilho era o — Peabirú.

O Conego Fernandes Pinheiro suggere que «a tradição de S. Thomé é obra e invenção dos jesuitas»; mas o Padre Raphael Galanti *(Compendio de Hist. do Brasil*, vol. I, 117) diz que a «*copia der Newen Zeytung auss Presillg Landt*», que deve ter sido impressa em 1508, segundo Wiese, refere a mesma tradição na costa do Brasil. Southey *(Hist. do Brasil*, vol. I, 324) diz que «o nome (Zomé) segundo todas as probabilidades é uma corrupção de Zemi, do Haity, divindade ou pessoa divinizada» e que no Paraguay chamavam-no Payzumé, palavra composta com que (os indigenas) designavam os sacerdotes. Southey accrescenta: «Os jesuitas, que acharam S. Thomé no Oriente, tambem lhe descobriram os vestigios no Occidente. O Thomé Caromandel foi um syrio. Quem seria o do Brasil?»

***

2.º — Caminho fluvial do Cubatão. Desde os primeiros tempos da historia do litoral, e, á seguir, do planalto, a via Porto de Barreiros — Porto Real (Morretes) — Porto de Cima, foi o roteiro unico até a raiz da Serra do Mar, até a abertura do ramal da Graciosa para Antonina e até mesmo algum tempo depois. Criticando a guerra de portos que tanto prejudicou o progresso das communicações no Paraná e que chegou a aliciar contra o porto de Morretes o alto espirito do primeiro Presidente da Provincia ao ponto de o fazer dizer que a abertura da Graciosa em direcção a Antonina *„libertaria o commercio das forcas caudinas do rio dos Morretes"*, — escreveu o engenheiro Monteiro Tourinho: — „Enganaram-se todos, porque construio-se a estrada da Graciosa e como consequencia forçada (da directriz S. João - Antonina) a Provincia teve de supportar a despesa dos ramaes *e Morretes ou Barreiros continuou, como d'antes, a ser um importante ponto de embarque intermediario do porto de Paranaguá.*

O caminho fluvial do Cubatão, navegado por canoas, constituia-se de duas secções: do porto do Rocio de Paranaguá até o de Barreiros, e deste, pelo rio Nhundiaquara, (tambem chamado Cubatão), até o Porto de Cima, onde se interrompia a navegação. Dahi em diante, rumo do planalto, o caminho era percorrido a pé, até Curityba, pelas diversas picadas da Serra. Havia duas secções desse caminho, para effeito tarifario: de Paranaguá - Morretes, e de Morretes - Porto de Cima e vice-versa, respectivamente. A Camara de Paranaguá estabelecia o quantum dos fretes e passagens e arrendava-os por contracto. *Contracto das Passagens do Cubatão* e depois *Contracto das Canoas*, foram as denominações que tiveram esses arrendamentos dos serviços de transportes.

E' interessante saber as tarifas que recahiam sobre viajantes e mercadorias que transitavam por esse caminho. A pauta constante de Edital de 18 de Junho de 1804, da Camara Municipal de Paranaguá, foi a seguinte, para o trafego directo de Paranaguá para o Porto de Cima:

Por pessoa	160	réis
Arroba de farinha de Trigo e Assucar	40	„
Alqueire de Trigo em grão e Feijão	80	„
Alqueire de sal	200	„
Cada couro	40	„
Barril de Vinho ou Aguardente	100	„
Alqueire de Congonha	40	„
Fardo de carga não especificada	240	„
Peça de Algodão, simples, 100 rs., dupla	160	„
Cento de Tainhas, 80 rs., de Paratis	40	„

Nas demais secções a taxa de trafego era relativa ás respectivas distancias.

Em 1772 o Tenente Coronel Affonso Botelho de Sampaio e Souza, Commandante da expedição a Guarapuava, fez abrir um caminho que, a partir de Barreiros, margeou a esquerda do rio Cubatão, afim de transportar os trens de guerra dessa expedição, vindos de Paranaguá. No caminho da Serra, de Porto de Cima á Borda do Campo, fez tambem melhoramentos, avivando os „trilhos" e desbastando as mattas lateraes. Nesses serviços empregou uma companhia de Ordenanças e outra de Auxiliares. Vieira dos Santos *(Memoria Hist. Geogr. de Paranaguá, 157)* observa: — „Foi nessa occasião que se fez o caminho pelo cume da Serra, rompendo o grande penedo do Cadeado a fogo e polvora, fazendo pela beirada delle um transito estreito á beira de um precipicio medonho, quando o primeiro caminho era fraldeando a Serra mas que o tempo arruinou".

***

3.º — Caminho Terrestre do Cubatão. Uma das primeiras vias de communicação entre o planalto de Curityba e o litoral foi a denominada do Cubatão, isto é, a Morretes, pois dahi para o mar o caminho era a via fluvial do Nhundiaquara até ao porto dos Barreiros. Cubatão significa terra montuosa, de morros e picos, de *acu-antan*, nome que passou ao rio e á localidade, pois „morretes" é uma boa traducção do toponymico tupy-guarany de que se trata. As picadas então existentes eram as do Arraial Grande, por S. José dos Pinhaes e a do Atuba; ambas somente dando passagem a pedestres e sendo, alem disso, perigosissima a segunda.

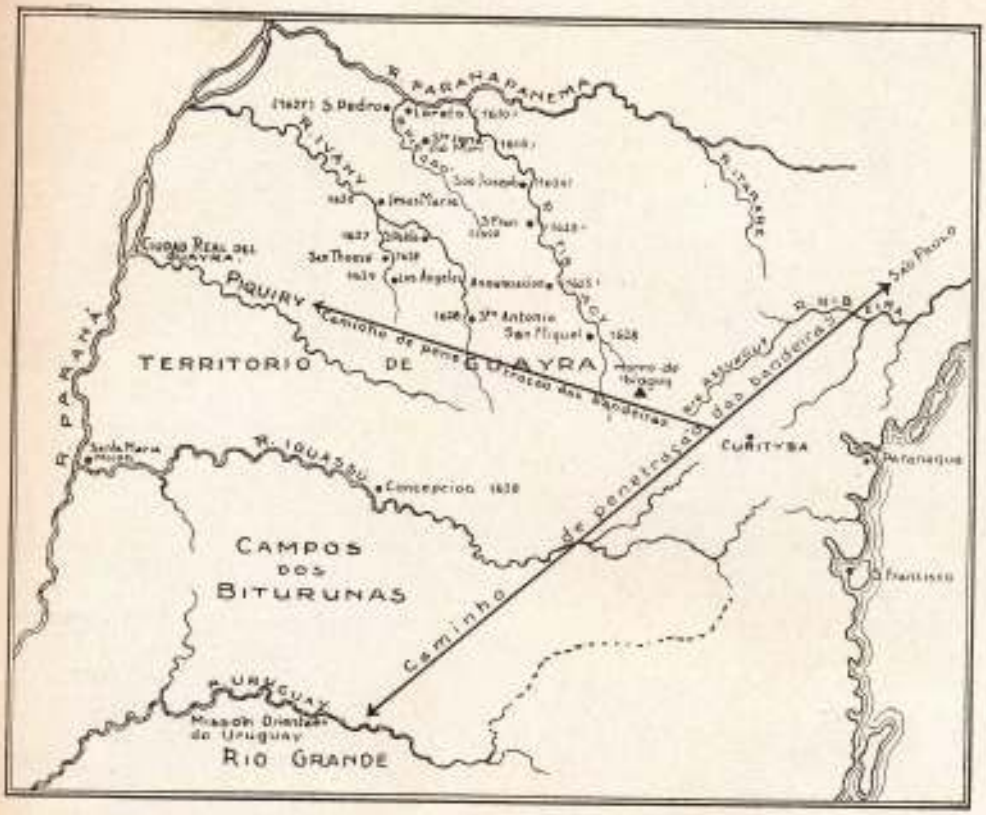
Em 1743 Manoel Muniz Barreto e Fructuoso da Costa Braga se propuzeram a construir uma estrada mais segura, de 8 braças de largura, que se prestasse ao transito de cavalgaduras para o transporte de carga, até então feito ás costas de indios e escravos; sob a condição de que, construido esse caminho, lhes fosse dado o monopolio do pedagio, por 8 annos e de que durante esse tempo, fosse fechado o transito pelas picadas existentes. A proposta foi acceita, em vereança de 1 de Dezembro (1743) feita na presença do Ouvidor da Comarca e dos „homens bons da villa"; mas quando a construcção ia em franco avanço, rompeu entre os curitybanos, que aliás haviam applaudido o projecto, — uma opposição que assumio caracter partidario entre as duas facções em que na epoca se dividia a opinião, — a dos *„Arraigados"* e a dos *„Forasteiros"*.

Em 1745 ainda ia acesa a grita contra o contracto do Caminho do Cubatão. Estando então em Curityba o Ouvidor Geral, a reclamação lhe foi levada com grande alvoroço popular. O Ouvidor proveu „que o povo podesse continuar com o transporte de carga ás costas" e „que aos contractantes se mantivesse, pelo prazo do seu contracto, o monopolio do transporte por meio de cavalgaduras".

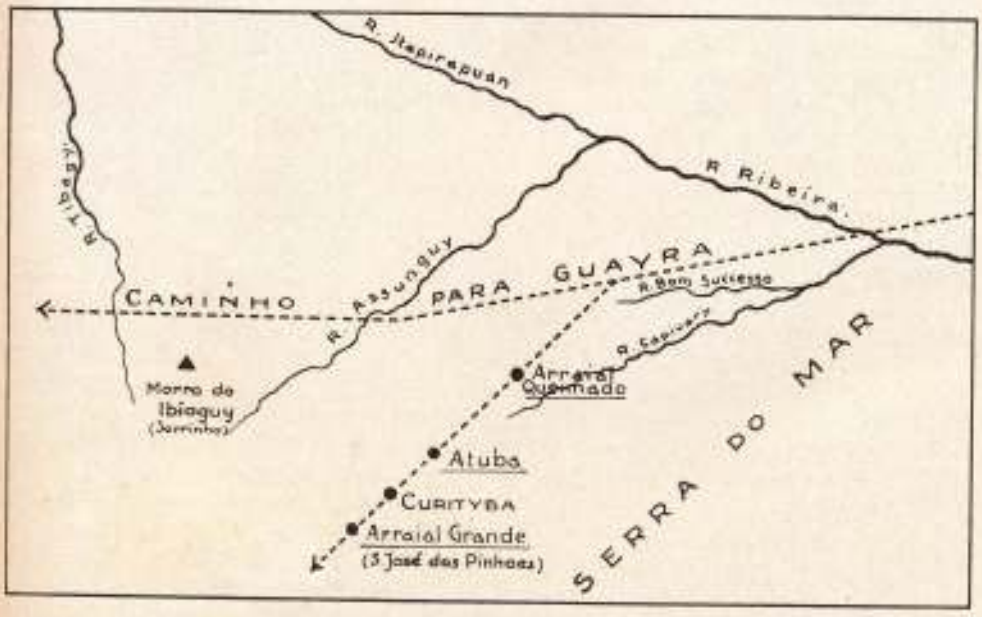
Nem o povo nem os contractantes se conformaram com a decisão. „A decisão foi estemporanea e prematura, escreve Ermelino de Leão; se a estrada aberta não desse transito a animaes, perderiam os contractantes o direito de uso e goso da industria de transportes. Mas antes da conclusão das obras não era justo reformar o contracto para satisfazer desejos populares que feriam a boa razão e que eram o protesto da rotina contra uma tentativa progressista e de real valor". *(Dicc. Hist. Geogr. 575)*.

Diante de taes occorrencias pararam as obras da abertura do Caminho do Cubatão, até 1798, quando o Ouvidor dessa epoca decidio que o melhoramento se realizasse a despeito da rotineira objecção dos curitybanos.

***



Caminhos pre-cabralinos de penetração no territorio paranaense. **Peabirú** (São Paulo—Piquiry). **Caminho do sul** (ramal de Peabirú—Baixo Uruguay). **Localização dos "pueblos" hespanhóes e das "reducções" de Guayra.**



Caminho de Peabirú e seu ramal para o sul. No ramal estão assignaladas as povoações que esse caminho motivou do Assunguy a São José dos Pinhaes.

4.º — Estradas do Itupava e do Arraial. Ao se installar a Provincia do Paraná eram tres as estradas que ligavam o litoral com as regiões de Serra Acima e nenhuma satisfazia os seus fins senão muito precariamente: a da Graciosa, do Itupava e do Arraial. Da primeira, que foi a que prevaleceu, trataremos em separado.

A do Itupava desenvolvia seu percurso de Curityba a Morretes em 9 leguas e 1/4, (legua de 2821 braças e 9 palmos) distribuidas do modo seguinte:

Curityba ao Canguiry	3
Canguiry á entrada da matta	1 1/2
Entrada da matta ao cume da Serra	2
Cume á raiz da Serra, pouco mais de	1/4
Raiz da Serra ao Porto de Cima	1 1/4
Porto de Cima a Morretes	1 1/4
	9 1/4

Do Porto de Cima e de Morretes partiam ramaes para Antonina. O itinerario de Curityba a Antonina pela estrada do Itupava e seus ramaes era o seguinte:

Curityba a Porto de Cima	8
Porto de Cima a Antonina	3
	11
Curityba a Morretes	9 1/4
Morretes a Antonina	2 1/2
	11 3/4

Tratando desta estrada em relatorio apresentado em 1.º de Julho de 1854 ao Conselheiro Zacarias de Goes e Vasconcellos, Presidente da Provincia, o Tenente Coronel de Engenheiros Henrique de Beaurepaire Rohan a descreve nestes termos: ... "precipita-se pelo costão do Cadeado e apresenta declives até de 40% e os zig-zagas que nella se observam e que se multiplicam de alto abaixo são um testemunho da impericia dos que a delinearam ou um monumento da miseria dos tempos em que se construio essa obra admiravelmente má. Entretanto é por ella que transita a maior parte das tropas e viandantes que fazem o commercio entre Serra Acima e o litoral, *facto de que poderão duvidar os vindouros*, quando a construcção de uma estrada regular offerecer ao commercio uma descida em que se observem todos os preceitos da arte".

A estrada do Itupava, entretanto, transpunha a Serra do Mar por menor percurso que a da Graciosa e a do Arraial. Vieira dos Santos *(Mem. Hist. de Paranaguá)* regista a versão de que o trilho serrano do Itupava foi indicado por uma anta a um caçador da Borda do Campo, que a perseguia. O animal ao fugir embrenhou-se pela mattaria da Serra e ao seu encalço fez o mesmo o caçador, que em breve tempo, pelo trilho aberto pelo pachyderme, attingio Porto de Cima, quando esse percurso, pelos trilhos então existentes, demandaria muito mais tempo. Avivado esse trilho, delle resultou a "estrada" do Itupava, pessima pelas suas condições technicas, mas muito mais curta no seu desenvolvimento, na secção da Serra, onde esse desenvolvimento, *"pela Graciosa, era o duplo do Itupava"*, segundo o engenheiro Villalva.

A do Arraial era de preferencia frequentada pelos moradores de S. José dos Pinhaes e da Lapa (então villa do Principe), isso mesmo durante o bom tempo. Em dias de chuva esse caminho se tornava intransitavel e os proprios moradores de sua visinhança preferiam a do Itupava.

Segundo o Barão de Antonina, que em 1829 fez a medição dessa estrada, seu percurso era de 8 leguas.

S. José dos Pinhaes á entrada da matta	3 1/2
Entrada da matta á raiz da Serra	2
Raiz da Serra a Morretes	2 1/2
	8

A estrada do Arraial tomou esse nome do Arraial Grande dos mineradores de ouro, que a construiram para sua communicação com o litoral e para as explorações auriferas que fizeram na Serra. Beaurepaire Rohan que a percorreu em 1854, achou-a má.

"Em Serra Acima parte della percorre longitudinalmente o leito de dous ribeirões, o que é um defeito notavel, porque na occasião das enchentes não ha meio de operar o transito em semelhante paragem. Na Serra tem declives de 28%. Para chegar dahi á planicie inferior percorre uma morraria enfadonha como o é a do Cabrestante". (Relat. cit.).

Tanto a estrada do Itupava como a do Arraial mereceram as peiores referencias do illustre engenheiro militar incumbido de opinar sobre a possibilidade do seu melhoramento no sentido de se dotar a Provincia de uma via de communicação conveniente á rodagem. "Pelo lado artistico, nenhuma dellas tem uma só braça de extensão que se possa aproveitar para a rodagem senão em relação ao declive longitudinal que as vezes se apresenta bom, pelo menos quanto á largura e materiaes de que foram construidas no logares em que se mostram algumas obras d'arte. Essas obras consistem apenas em alguns miseraveis pontilhões, que se acham em estado de ruina, e em horriveis calçadas com que se procurou consolidar o humus das florestas, as quaes, acompanhando as ondulações com inclinações que frequentemente excedem 30%, não servem senão para estropiar os animaes, pôr em risco a vida do viandante e dar emprego aos calceteiros que nellas se acham sem proveito. Nos campos, onde o terreno apresenta sufficiente consistencia, foram ellas abertas pelo andar dos animaes". (Rel. cit.).

***

5.º — Caminho de Sorocaba (Estrada de S. Paulo a Viamão). Era como se denominava o caminho de tropas que de S. Paulo ia a Viamão passando pelos campos da Vaccaria, no Rio Grande do Sul, porque o commercio que por elle se fazia era o de gado e o mercado principal o de Sorocaba.

A secção meridional desse caminho, isto é, de Curityba aos campos do Rio Grande é mais moderna que a de S. Paulo a Curityba. Primitivamente essa via de communicação chegava a Curityba, passando por Campo Largo e São José dos Pinhaes, mas com a abertura da estrada da Matta, do Rio Negro para o Sul, as proprias tropas lhe foram dando curso mais directo, seguindo da Lapa ao rio do Registro.

Foi esse caminho que originou varias povoações do planalto: Itararé, Jaguariahyva, Lança (Pirahy), Yapó (Castro), Carrapatos, Santa Cruz, (origem de Ponta Grossa), Palmeira, Campo Largo, — que eram primitivamente logares de pouso e curraes de descanço ou invernadas de gado. De ambos os lados desse caminho surgiram, ainda, povoações mais distantes do seu curso, porem ainda debaixo de sua influencia: Triumpho, Conchas, etc.

„O caminho para S. Paulo, pelos Campos Geraes, foi aberto des dos primeiros tempos do povoamento. O traçado cortava apenas alguns capões (onde os viajantes descançavam ou faziam pousada) preferindo-se em geral o campo aberto, onde a conservação dos caminhos era muito mais

facil. Desde que se sahia de Curityba, andava-se fazendo uma enorme curva até o passo do Itararé para São Paulo. Sobre esse caminho primitivo se foram formando povoados, tornando-se mais notaveis aquelles onde as caravanas (tropas) costumavam fazer o pernoite". (Rocha Pombo, *O Paraná no Centenario*, 118).

Curioso mappa da collecção do Archivo Militar, denominado *Demonstração do Caminho de S. Paulo a Curityba com os Rios, Morros, Serras e Fazendas*, (sem indicação de anno nem de autor) dá a seguinte nomenclatura das localidades atravessadas por esse extenso caminho historico:

RIOS: das Pedras (logar de pouso), Pequeno (logar de pouso), Grande (logar de pouso), das Cobras (logar de pouso), de Sorocaba, Amado (fazenda), Lambary (fazenda), Tapetininga (registro), Capivary (fazenda), Paranapanema (fazenda), Parnapitanga (fazenda), Apiahy (fazenda), Taquary (fazenda), Pirituba (fazenda), Verde (fazenda), Itararé (fazenda, *divisa da Comarca de Paranaguá)*, Jaguarycatú (fazenda), Jaguaryahiva (duas fazendas), Pirahy, Yapó (8 fazendas), Pitanguy (fazenda), Tibagy (7 fazendas), Guibitubussú, Capivary, Ivahy, Iputinga, Grande do Regisiro (Yguassú).

CAPÃO: entre os rios Yapó e Pitanguy assignala o Capão da Cilada.

MORROS: do rio Pequeno, do Tijuco Preto, do Inferno, das Caveiras, do Rio Grande, do Capivary, do Apucarana, de Itatinga.

SERRA: dos Agudos.

A partir do rio Tibagy, inscreve o caminho em direcção á fazenda dos Carlos, até onde chega um ramal que parte de Curityba.

O Mapa Geographico de America Meridional, de Olmedilla, 1775, traça a estrada de S. Paulo até a localidade Pitanga, nas nascentes do Tibagy, e dahi em diante assignala as localidades por ella attingidas. Talvez a falta de ligação pela convenção adoptada na secção de S. Paulo a Pitanga tivesse sido esquecimento do gravador, porque é facilimo reconstituir, pelas localidades successivas, e numeradas com precisão, — a traça do caminho até Viamão.

Itinerario, por esse mappa:

São Paulo, Jarocabas (Sorocaba), Registo, Cadaz, Pedroso, Escuma, Hanguá, Rio Verde, Morungaba, Samambaya, Pinsá, Araraz *(á esquerda do Rio Jaguaryahiva)*, Rocha, Cayacanga, Pitanga, Tayacóca, Cambajú, Porcos, Pellado, Cabo Largo (sic de Campo), Frei Carlos, Campo do Tenente, Passa Tres, Espigão, Capão Alto, Campo Alegre, Papagaios, Curitybanos, Frei João *(á direita do Rio Uruguay)*, Tributos, Pinheiros Altos, Portão, Frutas, Tomido, Vaccaria, Alto da Serra, Rodante, Viamão. (Mappa de Olmidilla, 1775).

Em 1800 a situação dessa estrada era a seguinte:

Ao sul do Itararé — Cinzas, Castro, Carambehy, Pitanguy, Ponta Grossa, Carrapato, Pouso, Pouso, Registo (no Rio Iguassú), Villa do Principe (Lapa), Campo do Tenente, Rio Negro, Butiatuba, Rio Negrinho, Alto do Morro Grande, Espigão. Ponto Alto, Corisco, Curitybanos, Cachorros, Canoas, Lages, Rio das Pelotas. (Mappa da Capitania de S. Paulo, 1800).

De antigo Mappa de anno não determinado e intitulado „Demonstração do Caminho de S. Paulo a Curityba com os rios, morros e serras", consta: S. Paulo, Espinheira, Sorocaba, Rio Amado, Sarapucú (fazenda), Rio Lambary (fazenda), Rio Tapetininga (Registo), Rio Capivary (Fazenda), Rio Paranapanema (fazenda e Registo), Rio Parnapitanga (fazenda), Rio Apiahy (fazenda), Rio Taquary (fazenda), Rio Perituba (fazenda), Rio Verde (fazenda), Rio Itararé (fazenda chamada „S. Paulo", „divisão da Comarca de Paranaguá"), Rio Jaguarycatú (fazenda), Rio Jaguaryahiva (duas fazendas), Rio Pirahy, Rio Yapó (fazenda), Capão da Cilada, Rio Pitanguy, (fazenda),

Rio Tibagy (7 fazendas nas suas cabeceiras), Curityba. Dos campos de Curityba para o Sul, o caminho ia á fazenda dos Carlos e ao Registo, no Rio Grande do Registo, que era o Iguassú.

Pelo visto ligava-se grande importancia a esse caminho, que a tinha, inegavelmente, pois foi, em seu tempo, a unica communicação terrestre de S. Paulo aos confins meridionaes do Brasil e o incentivo para as povoações que, devido a elle, pontearam os campos do seu percurso e que, muitas dellas, se transformaram em villas e cidades, como, no Paraná, — Jaguariahyva, Pirahy, Castro, Ponta Grossa, Palmeira, Lapa Campo Largo, Rio Negro.

***

6.º — **Estrada da Graciosa.** Um dos primeiros cuidados do Conselheiro Zacarias de Goes e Vasconcellos ao assumir a presidencia da Provincia que lhe coube installar (officio de 21 de Dezembro de 1853), foi o de determinar ao Tenente-Coronel de Engenheiros Henrique de Beaurepaire Rohan, "que examinasse as estradas que de Serra Acima se dirigem ás povoações do litoral, especialmente a da Graciosa que communica a villa de Antonina com a cidade de Curityba, informando qual a mais vantajosa e que melhor se preste ao transporte de carros e carruagens, para, no caso de existir alguma nessas circumstancias, promoverem-se as obras necessarias afim de que esse transporte se faça commodamente e sem interrupção no tempo das aguas —, e na hypothese contraria abrirem-se novas picadas em busca de direcção cuja declividade não exceda 6%."

As estradas que então de Serra Acima se dirigiam ao litoral eram as da Graciosa, do Itupava e do Arraial. Logo ao primeiro exame as duas ultimas foram consideradas imprestaveis ao fim em vista.

A da Graciosa tambem não apresentava condições para sua transformação em via de rodagem, mas com modificações no seu curso foi a que veio a servir. Em Julho de 1854, tendo o Presidente de solicitar recursos á Assemblea Provincial e ao Governo Imperial para realizar o seu intento, determinou ao engenheiro da Provincia que lhe fornecesse planta e orçamento da construcção a fazer-se. Pela resposta de Beaurepaire Rohan (officio de 19 de Julho de 1854), vê-se que a directriz do projecto affastou-se mais ou menos e raramente coincidio com a estrada existente, tendo sido as obras orçadas em 250:000$000. Foram apenas melhoradas as secções da Capital á Borda do Campo e da raiz da Serra até Antonina. Todas as demais distancias soffreram modificações, inclusive o alargamento geral para 25 palmos.

A lei n.º 9, de 12 de Agosto de 1854, autorizou o Governo da Provincia a «mandar fazer a estrada da Graciosa entre Antonina e a Capital», podendo applicar na construcção as sobras do imposto do Registo do Rio Negro e das demais barreiras, «até a quantia de 30:000$000 por anno».

Essa tentativa para dotar a Provincia de communicação rodoviaria do litoral com o planalto foi sem duvida um grande passo, mas o problema continuou, por muitos annos ainda, porque o que então se fez foi, por assim dizer, obra de emergencia.

O Governo Imperial veio, por fim, em auxilio da nova Provincia. Em 1866 as obras estavam em andamento, dirigidas pelo notavel engenheiro Antonio Rebouças, que então opinava fosse abandonada a linha directa S. João—Antonina, constante do projecto, e se adoptasse outra que passando por Porto de Cima e Morretes se dirigisse áquella cidade, «em logar de construir-se duas linhas de igual importancia, ou uma principal directa a Antonina, com dous ramaes».

O então Presidente da Provincia, dr. André de Padua Fleury, apoiou



Viaduto São João, klm. 63.



Viaduto dos 3 irmãos, klm. 62.



Ponte de São João, klm. 62.



Viaduto São João, klm. 63.

desde logo esse projecto, porem a Assembléa legislativa o combateu em memorandum de 15 de Maio de 1867, dirigido ao Governo Imperial. Venceu o proseguimento da construcção da Graciosa em direcção ao porto de Antonina, com ramaes para Porto de Cima e Morretes.

Essa estrada, iniciada em 1854, somente ficou concluida em 1873; na administração do Presidente Venancio José de Oliveira Lisboa. Os seus trabalhos foram successivamente conduzidos pelos engenheiros Villalva, Chandler, Rebouças, Monteiro Tourinho e pelos ajudantes dos dous ultimos, engenheiros Pereira Dias, Gottlob Wieland, Schwarz e Parigot.

A estrada da Graciosa teve os seguintes principaes periodos historicos: Aberta em 1807, por ordem do Conselheiro Antonio José de França e Horta, Governador e Capitão General de São Paulo. Em 1820 a Graciosa não satisfazia, absolutamente, ás necessidades do transito e motivava representações das camaras das villas de Curityba e de Paranaguá. A 17 de Julho desse anno, Carta Regia dirigida a João Carlos Augusto de Olynhausen, Governador da Capitania de S. Paulo, determinava-lhe que attendesse a essas reclamações e encarregasse o Coronel de Milicias de Curityba, Ignacio de Sá Soto-Maior, de tornar "commoda para os viandantes e transportes de generos" a travessia da Graciosa.

"No longo intervallo entre 1820 a 1853, anno da installação da Provincia, nenhum documento nos dá noticia da estrada da Graciosa", diz o engenheiro Monteiro Tourinho; sabendo-se, apenas, que por grande parte desse tempo, esteve a cargo do Cel. João da Silva Machado, depois Barão de Antonina.

De 1854 em diante soffreu as primeiras modificações technicas no sentido de ser melhorada e condicionada ao transito de vehiculos. De 1866 em diante até sua conclusão em 1873, foi modificada quasi que inteiramente, passando, somente então, a poder ser considerada verdadeiramente uma estrada e prestando ao desenvolvimento do Paraná relevantes serviços, até que a succedeu, em 1886, a Estrada de Ferro Paranaguá a Curityba. Mas ainda assim a Graciosa continuou a sua missão economica. Abandonada, por muitos annos, na Presidencia Carlos Cavalcanti foi reconstruida e até hoje é a arteria em que circula o sangue vivo e quente de grande parte de nossa producção agricola, florestal e industrial, destinada aos demais Estados e ao exterior da Republica.

***

7.º — **Estrada para Matto Grosso.** Ao irromper a guerra com o Paraguay, o Governo Imperial promoveu a exploração dos grandes rios da Provincia do Paraná que podessem servir a communicação com a Provincia de Matto Grosso: o Ivahy, o Tibagy e o Paranapanema.

Dando inicio a essa importante indagação technica, o então Presidente André Augusto de Padua Fleury requisitou, para a realizar, os notaveis engenheiros allemães José e Francisco Keller, cuja chegada ao Paraná coincidio com a invasão de Matto Grosso pelos paraguayos. Dos seus relatorios (constantes dos annexos da *Falla dirigida á Assembléa Provincial*, em 1866, pelo Presidente Fleury) consta a possibilidade de navegação «por vapores de róda», nos seguintes rios:

IVAHY, da barra á Corredeira do Ferro, em uma extensão de 138 kilometros 804 metros (22,5 leguas) e por mais 24 k. 573 m. (4 leguas) «uma vez que se desembarace daquella corredeira, formando um canal de 50 m. de comprimento», o que na epoca viria a custar apenas 2:000$000. Para completa navegabilidade desta secção do rio, com sua canalização, foi calculado que se gastariam 2.194:085$000. «Em canal construido com tal

despesa, um barco a vapor, de força de 16 a 18 cavallos, terá na descida a marcha de 3 m. por segundo, ou 10 km. 800 m. por hora, podendo fazer 108 kilometros por dia de 10 horas (17,6 leguas); e na subida a de 2,5 m. por segundo ou 9 kilometros por hora, avançando por dia 90 kilometros (14,5 leguas); — por onde se vê que gastará na viagem redonda 11 a 12 dias, percorrendo 183 leguas.» *(Relat. do Presidente Fleury*, 1866.)

TIBAGY e PARANAPANEMA. Tem o primeiro, da Colonia Militar do Jatahy até a barra no Paranapanema, 77 kilometros 764 metros (12,59 leguas) e o segundo 220 k. 502 m. (35,72 leguas) desde a barra do Tibagy até sua fóz no Paraná; «constituindo ambos uma linha fluvial de 298 k. 266 m. (48,3 leguas), consideradas de um só rio». Da barra do Paranapanema á corredeira da Serra do Diabo, na extensão de 81 kilometros 260 metros (13,16 leguas) esta linha póde ser percorrida por vapores de róda. «Os embaraços á navegação existem, portanto, entre aquella Serra e o Jatahy; mas todos reunidos perfazem apenas 11 kilometros 812 metros (1,9 leguas), emquanto no Ivahy elevam-se a 12 leguas.»

Para se desembaraçar esta secção (35,16 leguas) dos empecilhos existentes «e se conseguirem canaes das dimensões apontadas para o Ivahy, isto é, de 5 m. de largura e 0,7 m. de profundidade, é necessario extrahirem-se do fundo do rio 18.343 m. c. de pedra que, orçados em 20$000, importarão em 336:920$000, — elevando-se a 632:320$000 a despesa para a navegação de embarcações á sirga e a 584:320$000 para as de vapor com corrente ou cadêa mergulhada.»

Durante alguns annos as communicações pelo occidente paranaense com Matto Grosso, o Paraguay, a Bolivia e até com o porto peruano Islay, no Pacifico, andou preoccupando technicos, estadistas e capitalistas. Em 1876 estava acesa e fulgurante a discussão do problema considerado do seu ponto de vista estrategico e economico.

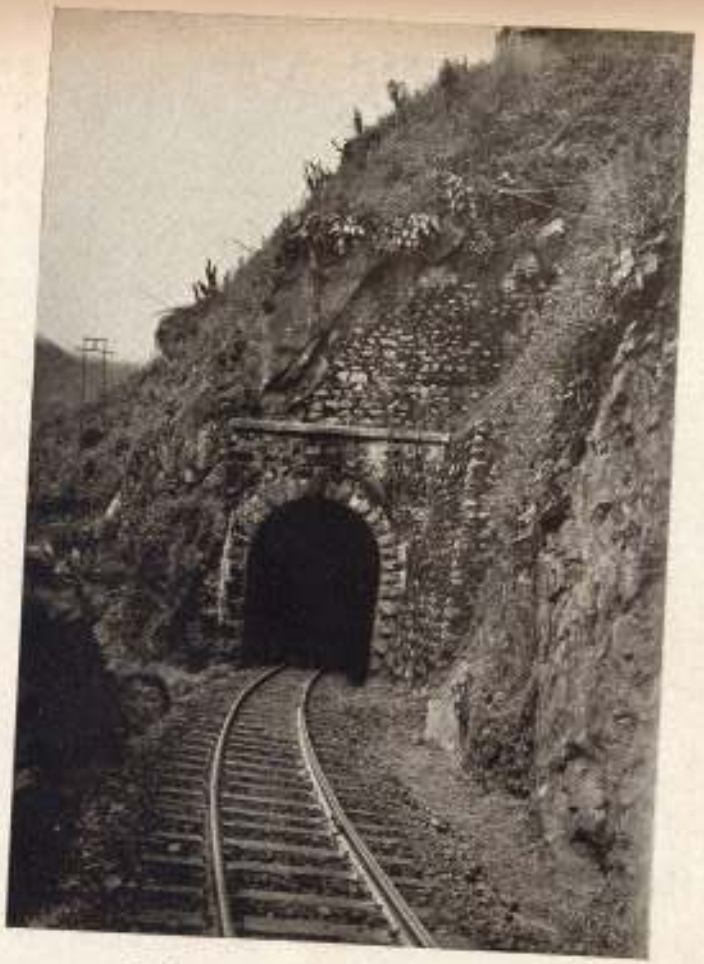
De tudo quanto se fez, nesse sentido, numa decada, ficaram os traçados do engenheiro William Lloyd, de uma estrada de ferro de Curityba a Miranda (Matto Grosso), linha mixta de aproveitamento dos rios Ivahy, Paraná, Ivinheima e Brilhante; do Capitão Christian Palm, engenheiro sueco, de uma estrada transcontinental, atravessando as provincias do Paraná e de Matto Grosso, a Bolivia e a parte meridional do Perú, sem intercallação da navegação dos rios; do engenheiro Monteiro Tourinho, que toma o traçado Lloyd no valle do Yguassú (kilometro 79) e prolonga a linha por este valle buscando Guarapuava, as nascentes do Piquiry descendo pelo valle deste até sua confluencia no Paraná e por este rio até o Salto das Sete Quedas, defronte de Iguarey, prolongando-se ao poente do Paraná até attingir o caminho de ferro de Tacna que conduz ao porto de Arica, no Perú; as explorações dos engenheiros Keller e o projecto para tornar navegaveis por barcos a vapor os rios Ivahy, Tibagy e Paranapanema; a proposta feita ao Governo Imperial, pelo Visconde de Mauá, em 1871, para que lhe fosse dada autorização para estudo e exploração de uma linha ferrea entre Curityba e Miranda, intercallada com a navegação dos rios Ivahy, Paraná, Ivinheima, Brilhante e Mondego; a justificação de pedido pelo engenheiro Palm feito em 1872 ao governo da Bolivia para a realização do seu projecto, com capitaes inglezes, atraves do territorio boliviano; os estudos e começo de execução do prolongamento da estrada da Graciosa, até a fronteira de Matto Grosso, confiados aos engenheiros militares (Aviso de 4 de Julho de 1869) Antonio Rebouças Filho e Francisco Monteiro Tourinho; e finalmente a larga e notavel discussão da materia, estudada e discutida por uma das mais brilhantes pleiades da engenharia brasileira civil e militar de então, — Beaurepaire Rohan, André Rebouças, Eduardo de Moraes, Jeronymo Jardim, etc.

Ao engenheiro Antonio Rebouças coube conduzir a exploração, até o rio Ivahy, para o prolongamento da Graciosa. A construcção teve principio a 15 de Abril de 1871, graças ao espirito de prompta resolução do Presidente Venancio de Padua Fleury, que nessa data e acompanhado dos deputados á Assembléa Legislativa Provincial, lançou a primeira pedra da ponte sobre o rio Ivo (na quadra da Rua 15 de Novembro entre as ruas Muricy e Ebano Pereira, mais proxima desta). „A nova estrada tomou por ponto de partida o prolongamento da Rua das Flores (actual 15 de Novembro), rompendo-se as casas que com ella defrontavam na Rua da Assembléa" (actual Muricy) — escreve o engenheiro Monteiro Tourinho. Desenvolveram-se os serviços com rapidez nos primeiros 2.200 metros até ao Batel, secção a cargo do engenheiro Mauricio Schwarz.

A partir de Junho de 1872 foi o engenheiro Tourinho o director geral da construcção passando os serviços a ser feitos por empreitada. Na secção até Campo Largo foram contractantes de lotes o commendador Manoel de Oliveira Franco e Albino Schimmelpfeng; de Itaquy á Serrinha, Jacob Hey; e 21 kilometros de ligação dos lotes, na secção Curityba-Itaquy, Lino de Souza Ferreira.

Durante a presidencia Lamenha Lins foi contractada com Jacob Hey a construcção da magnifica ponte do Rio dos Papagaios, projecto do engenheiro chefe da construcção, uma das melhores das rodovias do Estado.

Toda a linha Curityba-Campo Largo ficou terminada em Outubro de 1878, na presidencia Rodrigo Octavio de Oliveira Menezes, e em Abril de 1882 foram entregues ao trafego 56 kilometros da estrada para Matto Grosso perfeitamente macadamizados, conservados até hoje em condições excellentes.



2.ª bocca do tunel n. 6, klm. 63.



Klm. 62,500, no centro a ponte São João.



Tunel n. 7, klm. 63.



1.ª bocca do tunel n. 6, klm. 63.

A EXECUÇÃO TECNICA E AS CONDIÇÕES DE TRAFEGO DA E. F. PARANÁ

PELO ENGENHEIRO CIVIL

JOSÉ NIEPCE DA SILVA

O dr. José Niepce da Silva, filho do professor Albino Silva e d. Rosa de Souza e Silva, nasceu em Curitiba a 21 de outubro de 1870.

Estudou humanidades no Instituto Paranaense e obteve o titulo de engenheiro civil na Escola Politecnica do Rio de Janeiro. É casado com d. Francisca Guimarães da Silva. Tem ocupado muitos cargos de relevo, salientando-se entre eles os da Secretaria de Obras Publicas no Governo do dr. Carlos Cavalcanti. Chefe da Comissão fundadora do nucleo Apucarana. É alto funcionario da Fiscalização Federal de Estradas de Ferro.

Dirigiu a Estrada de Ferro São Luiz a Teresina.

Publicou varias obras, salientando-se: „Monografia sobre a Climatologia do Paraná" e „Aspectos do Norte". Tem diversos originais ineditos.

Pertence ao Centro de Letras do Paraná. É socio correspondente da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro; do Instituto Historico e Geografico de São Paulo; socio do Clube de Engenharia.

16 de novembro. A hora tardia em que me chega o convite para colaborar nesta revista comemorativa do cincoentenario da inauguração do trafego de E. F. do Paraná, deixa-me impossibilitado de produzir um trabalho condigno, resultande do exame de documentos tecnicos e historicos indispensaveis.

Mas como não quero, como profissional paranaense, deixar de tomar parte num ato de patriotismo como este, os que me lerem falo-ão certamente tendo bem em vista o escasso cabedal em que se estribam as linhas aqui expostas.

Quando fôra instalada a provincia do Paraná, em 1853, as suas principais e melhores vias de comunicação eram a estrada da Mata, que vinha dos campos da Vacaria, no Rio Grande do Sul, e dirigia-se para a feira de Sorocaba, e a estrada do Arraial, que dos campos de Curitba atravessava a serra do Mar e descia para Morretes, ás margem do rio Nhundiaquara.

Depois da instalação, natural que os olhos dos tecnicos e dos politicos se voltassem para a fatura de novas vias de comunicação, que ministrassem para o litoral um transporte mais rapido, mais comodo e mais intenso.

Daí a estrada da Graciosa, saindo de Antonina, com um ramal em Morretes, lindissimo traçado, em que se notabilizou Antonio Rebouças, e que representara a segunda rodovia de macadam, feita no tempo do imperio, e por onde durante anos trafegaram, alem de animais, gado e cavaleiros, centenas de carroças, com 1.500 kgs. de carga movel, dotadas de 4 rodas, puxadas por 8 cavalos, bem como diligencias, transportando as malas postais e viajantes, com as respectivas bagagens.

Mas logo semelhante genero de transporte, numa epoca em que o automovel ainda não havia surgido, tornara-se deficiente, e as condições de progresso da novel entidade administrativa ccmeçaram a exigir outros sistemas de comunicação.

Foi então que Antonio Rebouças lembrara-se de ligar o planalto á zona litoranea, por meio de trilhos, e assim obtivera uma concessão duma estrada de ferro entre Antonina e Curitiba.

Estudada, tal concessão produzira uma linha, em plano inclinado na ascenção da serra, tendo 75 quilometros de desenvolvimento total e condições tecnicas visivelmente antinomicas ao progresso futuro do Paraná.

Ao mesmo tempo, elementos filiados aos interesses de Paranaguá, os srs. Pedro Scherer e Pecego Junior, que não podiam vêr com bons olhos a preponderancia de outros pontos mais avançados da baía de Paranaguá como ponto de partida de ferro via destinada ao planalto, conseguiram tambem concessão, primeiro com garantia de juros provincial, para um segmento, e depois com garantia de juros da nação, para a estrada de ferro de Paranaguá a Curitiba.

Naquela ocasião, havia no Paraná duas correntes politicas distintas, a dos Correias e a dos Araujos, aquela dominando em Paranaguá e esta em Morretes e Antonina.

Os Correias, dispondo de mais força, na côrte, no momento em que o problema se debatia, Rebouças fôra vencido e a concessão Sherer e Pecego Junior lograra triunfar.

Sem demora, constituia-se a *Chemins de Fer Bresiliens*, destinada a explorar a concessão.

A estrada de Paranaguá a Curitiba, com 110,00, k. dividia-se em 3 secções distintas, a saber:

1.ª — Paranaguá a Morretes, com 42 k.
2.ª — Morretes a Roça Nova, com 38 k.
3.ª — Roça Nova a Curitiba, com 30 k.

A primeira secção era uma região de alagadiços, de manguesais, em geral insalubres e pouco povoados, cuja consolidação seria complicado problema para o leito.

A segunda seria a faixa de transposição dos elevados picos da cordilheira, onde se esboçariam naturalmente as questões tecnicas mais transcendentes para se ter uma linha de bitola metrica, a simples aderencia, enquadrada nos termos do contrato então subscrito.

A terceira já significava a serra do mar vencida e a marcha livre em plena região de planalto, até a capital paranaense.

Mas não foram franceses, propriamente, os executores da dificilima linha da segunda secção da serra.

As condições tecnicas estatuidas para a estrada foram, dum modo geral, declividade maxima de 3% e raio minimo de 100,00 m.

Condições reconhecidamente precarias para uma linha de carater comercial, e alem disso sensivelmente agravadas, na pratica, com a simultanea aplicação desses limites.

As dificuldades de execução forçaram em alguns trechos o emprego da taxa de 3,7% de declividade e o raio minimo de 70,00 m.

Em todo o segmento serrano, notam-se 14 tuneis e em um deles o gabarito ficou tão restrito que certos veiculos da rêde não pódem trafegar, o que quer dizer que restaram defeitos tecnicos ponderaveis.

Na primeira secção o raio minimo adotado não descera aquem de 200 metros e a taxa de declividade não subira alem de 1%, mas na terceira, de Roça Nova a Curitiba, já o raio minimo, em poucas curvas, baixara a 98 metros e a taxa de aclive maximo a 1, 7%, no Cajurú.

Evidentemente, a secção de Morretes a Roça Nova encerra uma solução de grande arrojo tecnico, cuja autoria ainda não se acha suficientemente esclarecida.

Os engenheiros italianos, que de começo dirigiram os serviços da estrada, sob as ordens do comendador Ferrucci, reivindicam semelhante autoria, mas ao engenheiro brasileiro Teixeira Soares, que assumira a

direção dos trabalhos no k. 45, deve-se a gloria da dificilima transposição que eleva a E. F. Paraná ao nivel duma das mais dificeis ferrovias do mundo, em região de montanha.

Sem receio de errar, póde-se afirmar que dentro da faixa topografica estudada seria impossivel descobrir outra linha de ensaio melhor do que a que foi locada ha 50 anos, na serra do Marumbi.

Todos os vales foram aí muito bem contornados e a execução do traçado oferecera-se uma obra solida e perfeita, sendo de notar que a fornecedora do material metalico para as obras darte — a firma belga Dyle et Bacalan — portara-se com a melhor correção possivel, apresentando aços duma rigorosa resistencia, como o atestam as traves até hoje suportando um trafego pezado, muitissimo mais amplo do que o inherente ao tempo em que foram feitos os necessarios calculos, conquanto ha mais de um decenio hajam sofrido conveniente reforço, tendo em vista o aumento da carga rolante em circulação nos ultimos anos.

Uma verificação eloquente da otima execução dos trabalhos da E. F. do Paraná encontra-se, sem duvida alguma, na circunstancia do fraco coeficiente de acidentes em combóios de passageiros, na região da serra, para o que igualmente ha concorrido o grande cuidado com que aí se faz o trafego dos trens.

E isto sem levar em conta que os freios automaticos, de vacuo, só de 20 anos para cá é que foram adotados, sendo que até então os carros e maquinas somente possuiam freios mecanicos.

Conta-se que quando Paulo de Frontin, inspetor geral da Repartição Federal de Fiscalização, sempre muito ousado em suas atitudes modificadoras, resolvera alterar o antigo horario que a Paraná vinha mantendo, entre Curitiba e Paranaguá, desde a inauguração, aumentando a velocidade para um percurso de 4 horas apenas, entre as duas cidades, o honrado João Carlos Westermann, ao pôr em execução tão arrojado horario, fizera-o com as devidas reservas e sob a responsabilidade do dr. Frontin, tal o seu receio dum desastre pela rutura do tradicional equilibrio entre a via permanente e o material rodante.

Os fatos vieram demonstrar que não havia razão para semelhante receio por parte do zeloso diretor que durante tantos anos, com tanta honestidade e prudencia, administrara a nossa principal ferro via.

O horario que vigorara desde 1886 era o que saia de Curitiba ás 6 h. 30 m., chegando em Paranaguá ás 11 h. e voltava de Paranaguá ás 1 h. 30 m., chegando em Curitiba ás 6 h. 30 m. da tarde, quer dizer 4 h. 30 m. na descida e 5 h. na subida.

O horario hoje em vigor faz o percurso em 3 h. 15 m. na descida e 3 h. 30 m. na subida, isto é, menos 1 h. 15 m. na descida e 1 h. 30 m. na subida, sem que com isso tivesse havido qualquer desentendimento entre as rodas e os trilhos, como se temia por ocasião da quebra da tradição horaria da antiga *Chemins de Fer Bresiliens*.

Sempre administrada com muito rigor pelos franceses, a E. F. Paraná ministrara belos resultados financeiros.

Pouco mais de 11.000 contos ouro custara a sua construção, que embora resistente, não dispunha de atavios suntuarios e pelo contrario ressentindo-se de certas obras que melhor poderiam contribuir para manter a sua conservação, na zona da serra.

Logo depois de inaugurada a linha de Paranaguá a Curityba, tratou-se de construir o ramal de Antonina a Morretes, com 16 K., como uma compensação á vitoria de Paranaguá sobre Antonina, estabelecendo-se então, para as tarifas, a equiparação de distancias, aplicando-se a distancia media de 29 k. para o percurso entre Morretes e cada uma das estações citadas.

O ministro Francisco Sá, querendo agradar os habitantes de Antonina, abolira a medida da equiparação, mas posteriormente o ministro Vitor Konder revogara a portaria de desequiparação, retomando Paranaguá o seu antigo posto.

Pouco depois de proclamada a republica, inaugurava-se a linha do prolongamento, que vai de Curitiba a Ponta Grossa, hoje com 185 k. e o ramal do Rio Negro, hoje com 81 k.

Tal linha, muito mal construida, sob más condições tecnicas, vai sendo de pouco em pouco modificada.

O trecho de Serrinha a Tamanduá, muito pesado, apezar de desenvolvido em raza campanha, foi abandonado e arrancados os trilhos, sendo substituido, no tempo da administração da *Brasil Railway Company*, pela linha de Serrinha a Nova Restinga, com 44 k. e em magnificas condições tecnicas.

No ramal do Rio Negro foi tambem introduzida a variante de Novo Capivari á estação de Capivari, que encurtou 6 k., com sensivel melhoria das condições tecnicas.

A administração americana projetara grandes melhoramentos em toda a Paraná, até hoje não executados.

Em virtude desses projetos, toda a via permanente seria refundida, a partir de Balsa Nova, adotando-se o raio minimo de 150 metros e a declividade maxima de 1,5%, e empregando-se sistematicamente o lastro de pedra britada, alem de diversas outras obras, como a estação nova de Curitiba, até hoje protelada, bem como as novas oficinas, que esperam sempre por uma benefica oportunidade.

A receita da Paraná vem sempre em ascenção ininterrupta.

Antigamente, a economia nas despesas de custeio era tão grande que a propria pintura dos carros era feita com ocres apanhados á margem da linha e nos combóios que trafegavam na serra, a cada passagem de um tunel, o guarda freio apagava ou acendia o pequeno coto de vela pelo qual era responsavel.

Mas até a ocasião da encampação da Paraná a receita não ia alem de 2.000 contos, atingindo a pouco mais dessa soma, quando o governo do Paraná tomara o respectivo arrendamento, mais tarde transferido á C. E. de F. S. P.-R. Grande.

Pouco antes da eclosão da guerra mundial o Paraná passava por uma notavel fase economica, com grande procura e valorização de suas terras, fundação de numerosas agencias bancarias e outros sintomas de prosperidade, de sorte que as rendas da Paraná foram afetadas por um index inesperado, subindo a respectiva receita a perto de 5.000 contos, cifra bastante aumentada atualmente.

A herva mate tem sido o sustentaculo da Paraná.

A eletrificação, pelo menos na secção da serra, deve ser hoje considerada uma medida de grande alcance, pela redução de cerca dum terço nas respectivas despesas de custeio.

Não é grande o orçamento total para esse melhoramento, pois pelo que foi gasto na Oeste de Minas, o dispendio quilometrico correspondente não excede a 200 contos, donde um dispendio provavel de menos de 8.000 contos, entre Roça Nova e Morretes.

Com a economia de combustivel torna-se perfeitamente exequivel, desde já, aquela eletrificação.



Viaduto Taquaral, klm. 61.

Viaduto Cervalho, klm. 61.

Vista da linha klm. 61 - Marumby.

Viaduto Presidente Carvalho, klm. 60.293, compr. 84 m.

A COLONISAÇÃO NO PARANÁ

POR

ARTHUR MARTINS FRANCO

O dr. Arthur Martins Franco é natural de Campo Largo, onde nasceu a 10 de abril de 1870, sendo filho do fallecido snr. Evaristo Martins Franco e d. Maria Josefina de Souza Franco.

Fez o curso de engenharia civil na Escola Polytecnica de São Paulo, onde se formou em 1902.

E' casado com d. Leonor Monteiro Franco.

Exerceu muitos cargos de importancia, entre os quaes o de Secretario de Fazenda na administração Carlos Cavalcanti. Foi deputado federal e estadual em varias legislaturas.

Tem collaborado em muitos jornaes e revistas.

Foi um dos primeiros professores da Faculdade de Engenharia do Paraná, a cujo corpo docente ainda pertence.

E' presidente do Circulo dos Estudos Bandeirantes de Curityba.

Tem diversas obras ineditas.

A posição geographica do territorio paranaense, cuja superficie se enquadra dentro dos limites traçados pelos parallelos de 22,35' a 26,30' de latitude Sul, a que se alliam as suas condições orographicas e potamographicas, ambas caprichosas, dá-lhe singular relevo dentre os outros Estados da Federação, na preferencia manifesta das diversas correntes migratorias que buscam um novo *habitat* na America Meridional.

A serie de altiplanos do seu interior, offerece uma escala variada de aspectos, condições climatericas, uberdade do solo e riquezas outras, difficil de ser ultrapassada.

É de notar, entretanto, que, apezar da occurencia de todas essas condições favoraveis ao estabelecimento de nucleos coloniaes no seu sólo, nem todos aquelles que foram fundados no seu territorio, em numero notavel, lograram um desenvolvimento correspondente á expectativa dos seus fundadores.

Estudando a causa determinante do fracasso de uns, do tardo progredir, ou do rapido desenvolvimento de outros, o observador chega á conclusão de que a coexistencia de factores primordiaes, influiram decisivamente nos resultados obtidos, factores esses que podem ser classificados em tres ordens:

1.º) — vias de comunicação para os centros consumidores mais proximos.
2.º) — distancia desses centros.
3.º) — natureza das terras.

Um exame retrospectivo sobre assumpto que tão de perto diz respeito ao desenvolvimento da vida economica do Estado, desde o seu ponto inicial, até aquelle em que a corrente immigratoria attingio a sua maior intensidade — abrangendo um periodo de seis decadas, — qne coincide, quasi todo, com a vida autonoma do Paraná, nos induz á confirmação daquellas premissas.

Obedecendo á ordem chronologica, de sua fundação, vamos encontrar, em pleno sertão do Ivahy, no seio da floresta ainda virgem, na confluencia do rio que lhe dá o nome, com o seu tributario Ivahysinho — o primeiro desses nucleos, na aberrante verdade de sua existencia.

É a colonia Thereza, fundada em 1847 pelo illustre medico belga Dr. João Mauricio Faivre, tendo por companheiros Gustavo Rumblesperger, subdito francez, naturalisado brasileiro — que lhe succede em Abril de 1859, na direcção daquelle nucleo colonial, e que, depois, em cargos outros, presta relevantes serviços ao Brasil, — Pedro Taulois, e outros tantos, que aqui se fixam definitivamente, embora desilludidos da realisação daquelle maravilhoso sonho que os levou a afrontar os perigos innumeros da vida sertaneja daquella epocha.

Terras uberrimas, clima salubre.

A distancia, porem, dos centros de população, e a defficiencia de vias de communicação, aniquilaram o generoso esforço, daquelle devotado e benemerito sonhador das nossas grandezas, que foi o Dr. Faivre!

A esta, segue outra tentativa não menos audaciosa, na orla maritima: a fundação do nucleo do Superagui em 1852 — na bahia de Paranaguá.

Carlos e Augusto Perret Gentil, e Jorge Carlos Merly, dirigem esse emprehendimento.

Alli installaram-se typos interessantes de colonos. É o francez João Miguel Sigwalt; é o suisso Guilherme Michaud e outros. Do primeiro, diz o Visconde de Taunay que visitou a colonia em 1885, quando Presidente da Provincia, que „era um velho distincto", e „o mais prestigioso habitante daquella localidade"; do segundo citado, „artista bastante notavel e excellente professor de primeiras letras", e „cuja cultura, cujas investigações artisticas estavam em absoluta antinomia com o meio em que vivia".

As suas qualidades pessoaes, de educação e de intelligencia e cultivo, faziam-no notavel entre os seus companheiros de exilio; era porem „um timido e um reconcentrado".

Não bastaram as optimas qualidades das terras, nem as aos seus habitantes para que o fracasso fosse evitado. Aqui tambem a difficuldade dos meios de transporte, mataram tão bella iniciativa.

Cinco annos após a fundação do nucleo do Superaguy, em 1857 segue-se a fundação de um grande nucleo colonial nas terras ferteis, se bem que accidentadas do Assunguy, distante cerca de 100 kilometros da Capital — „Inaugurada officialmente a colonia a 3 de Dezembro de 1860, foram para alli encaminhados os colonos que procuravam aqui se installar; a falta de vias de communicação fez com que muitos desses colonos abandonassem os seus lotes e que só ha poucos annos tivesse essa importante colonia e progredimento que lhe é assegurado pela fertilidade de suas terras, — diz-nos um documento official. — Elevada á freguezia em 1872, emancipada dez annos após (1882), a sua séde foi elevada á Villa neste mesmo anno de 1882, passou á denominação de Villa do Serro Azul em 1885 e foi elevada á cathegoria de cidade em 1897 — Apezar de ligada á Capital, ha algumas dezenas de annos por uma estrada de rodagem, o seu desenvolvimento tem sido moroso, pois que a causa que a entorpece perdura ainda.

A linha ferrea que deveria ligar á séde desse grande nucleo á Capital, estacou na actual Villa de Rio Branco, sem nenhuma probabilidade de attingir, em breve tempo, aquella zona!

Segue-se, depois, um periodo de 8 annos, durante o qual nem particulares, nem governos cogitam da fundacão de novos nucleos no Paraná.

A decada durante a qual esse serviço attingio ao maximo de actividade, pela multiplicidade de nucleos novos estabelecidos em varios municipios da então Provincia, foi a que decorreu de 1868 a 1878.

Nesse periodo, entre as fundações de iniciativa particular e as de origem official, contam-se cerca de 60 nucleos coloniaes, alem de varios sub nucleos ou secções.

Se bem que parte desse trabalho resultasse nullo pelo abandono de alguns desses nucleos por parte dos colonos, innegavel é que esse periodo assignala a phase aurea da Colonisação do Paraná.

Foram elles: no municipio de Curitiba, *Argelina* (1868), *Pilarzinho* (1870), *S. Venancio* (1871), *Abranches* (1873), *Santa Candida* e *Orleans* (1875), *Santo Ignacio, D. Pedro, D. Augusto, Lamenha, Thomaz Coelho* (1876), *Rivière* (1877), *Dantas* (1878), *Alfredo Chaves* — hoje Colombo e *Novo Tyrol* hoje no municipio de Deodoro (1878).

No municipio de Paranaguá: *Alexandra* (1871), *Euphrosina* e *Pereira* (Particulares) (1875), *Nova Italia* (Particular) (1877), *Maria Luiza* (1879), *Taunay* (1886), *Visconde de Nacar, Santa Cruz, Santa Rita* (1888), *Rio das Pedras* (1890).

No municipio de Morretes: *America* (municipal) 1876, *Rio do Pinto, Sitio Grande* e *Cabrestante* (abandonada) 1877, *Rio Sagrado*, 1878.

No municipio de Porto de Cima: *Cary, Sesmaria* e *Marques*, 1877, *Entre Rios* (abandonada) 1878.

No municipio de Antonina: *Ipyranga* (abandonada) 1877, *Graciosa, Zulmira* e *Turvo* (todas abandonadas) 1878.

Municipio de S. José dos Pinhaes: *Zacarias, Muricy* e *Inspector Carvalho*, 1878.

Municipio de Campo Largo: *Antonio Rebouças*, 1878.

Municipio de Palmeira: *Sinimbú, Pugas* (secção da Colonia Sinimbú), *Lago, Quero-Quero, Papagaios Novos, Santa Quiteria, Alegrete* (abandonada) 1878.

Municipio da Lapa: *Wirmond, Marienthal, Johannesdorf*, 1878.

Municipio de Ponta Grossa: *Rodrigo Octavio*, com os sub-nucleos *Tavares Bastos, D. Luiza* e *Tibagy* (municipaes), *Taquary, Uvaranas, Santa Rita, Rio Verde, Santa Mathilde, Botuquara, Itaiacoca* (abandonada pelos russos) 1878.

Municipio de Entre Rios: *Guarauna* (com as secções Potreiro Grande e Barreiros) 1878, *Guarauninha*, 1878.

Municipio de Conchas: *Adelaide, Trindade* e *Floresta*, 1878.

Municipio de Castro: *Santa Clara, Santa Leopoldina* (?).

Do anno de 1879 a 1889, apenas 19 nucleos foram fundados, nos seguintes municipios:

Paranaguá: Maria Luiza (1879), Taunay (1886), Visconde de Nacar, Santa Cruz e Santa Rita (1888).

Curitiba: Santa Felicidade (1880) ex-Taquaral; Santa Gabriella, Presidente Faria, Antonio Prado (1886).

Araucaria: Barão de Taunay (1886).

Campo Largo: Alice e Santa Christina (1886), Balbino Cunha e D. Mariana (1889).

Deodoro: Maria José (1887).

Bocayuva: Euphrasio Correia (1888).

São José dos Pinhaes: Silveira da Motta (1888).

Rio Negro: Passa Tres (municipal), Volta Grande (municipal), Ronda (idem), Imbuial (idem), São Lourenço (idem), (1887).

União da Victoria: General Carneiro, Antonio Candido e Alberto Abreu (municipal), (?).

***

No anno de 1890, é fundada no municipio de S. João do Triumpho, a colonia «Maria Augusta», que recebe depois a denominação de «São Matheus» e cuja séde é hoje a cidade deste nome, á margem direita do

Rio Iguassú; seguem-se, no anno de 1891, os novos nucleos Agua Branca, Palmyra (hoje villa desse nome e séde do municipio); Euphrosina e Rio Claro, esta a maior dellas com 1.371 lotes occupados por immigrantes de origem poloneza e ruthena.

Em Paranaguá, nesse mesmo anno de 1890, nas proximidades da colonia Taunay, é installado o nucleo «Rio das Pedras», composto de familias de nacionaes e cujos serviços foram executados á expensa exclusiva dos respectivos colonos.

No municipio da Palmeira, fundam-se os nucleos Santa Barbara e Santa Cecilia, este composto de immigrantes italianos socialistas e, pouco tempo depois, abandonado pela maioria de seus colonos.

No anno de 1891, installam-se no municipio do Rio Negro, as colonias Augusta Victoria e Lucena; em São José dos Pinhaes, a colonia particular Tenente-Coronel Accioli; no da Palmeira, Kittoland, e em 1892, neste mesmo municipio, ainda a Colonia Cantagallo, á margem direita do Rio Agua Clara; no de Ponta Grossa, a colonia Moêma.

Os annos de 1895—1896 são assignalados apenas com a fundação dos nucleos Antonio Olyntho, no municipio da Lapa, e de Prudentopolis, no municipio de Guarapuava e hoje constituindo municipio á parte, com a mesma denominação da colonia.

Attingimos ao final da primeira phase do serviço da Colonisação no Paraná, durante a qual, nada menos de 80 nucleos coloniaes, na sua grande maioria de polacos e italianos, foram installados, em pontos varios, e cuja sorte foi tambem varia.

A segunda phase da colonisação inicia-se com o governo Affonso Penna e a creação do Ministerio da Agricultura.

Abrange o periodo comprehendido entre os annos de 1907 a 1912 durante o qual, nove nucleos coloniaes federaes foram installados no territorio Paranaense.

São elles: *Ivahy* (ex-Miguel Calmon) (1907); *Tayó* (1908), ambos no municipio do Ipyranga; *Iraty* (1908), no municipio de Iraty; *Itapará* (1908); *Jesuino Marcondes* (1907), fundado pelo Estado e transferido para a União em 1908; *Senador Correia* (1907), tambem fundado pelo Estado e transferido para a União em 1908; *Vera Guarany* (1908), á margem direita do Iguassú; *Cruz Machado* (1910), no municipio de Guarapuava, e *Apucarana* (1912), no municipio de Tibagy.

Alem desses, fundam-se nesta ultima phase, ás expensas do Estado, o nucleo Affonso Penna em terras do municipio de São José dos Pinhaes, e, pela Companhia S. Paulo-Rio Grande, os nucleos de Nova Galicia, no kilometro 292 e Rio das Antas, á margem do Rio do Peixe na Linha Sul dessa estrada e o nucleo Carambehy, no kilometro 32 da Linha Norte.

Releva notar que, apezar de, nesta segunda phase os Governos Federal e Estadual, não pouparem esforços para que da formação desses centros coloniaes surtisse o melhor exito, nem por isso os serviços correram com a regularidade que era para desejar devido á falta de coordenação de medidas que apparelhassem, em tempo opportuno, não só o Governo como as commissões encarregadas da fundação dos novos nucleos. Devido, certamente, á precipitação com que as lévas de colonos inadvertidamente e sem a devida selecção dos verdadeiros agricultores, eram encaminhados para as zonas escolhidas, resultaram contratempos serios, forçando o governo a despezas excessivas e occasionando a retirada de grande numero de familias, desses nucleos, com grave prejuizo para o erario publico.

Obedecesse a nova organisação do serviço, na pratica, ao que o respectivo Regulamento prescrevia, sem os inconvenientes multiplos que se verificaram com a chegada inopportuna dessas grandes lévas quando mal

Viaduto e funel Carvalho, klm. 61.

Ponte sobre o Rio Taquaral, klm. 60, com vista do morro Marumby.

Vista panoramica, klm. 61.

1.ª bocca do funel do Viaduto Carvalho, klm. 61.

as commissões haviam iniciado a demarcação dos lotes urbanos e ruraes, sem estarem preparadas para siquer, abrigal-os; com a escolha ponderada das glebas, muitas dellas fertilissimas, é certo, mas situadas distantes dos centros consumidores, obrigando os colonos a cultivar a terra para colherem fructos optimos, cujo valor, porem, era annulado pela distancia e pela difficuldade de transporte, salvo algumas excepções, e o resultado de tantos esforços despendidos inquestionavelvente, excederia em muito o obtido.

Não nos serviu o exemplo salutar do Norte Americano, no aproveitamento racional das terras incultas do seu paiz, levando antes de tudo, a estrada — a estrada de ferro — para o deserto, antes que alli se formasse o primeiro nucleo humano, pois, do contrario, teriamos a precedencia na modelar organisação que a vontade do Duce soube impor no aproveitamento da região insalubre do Pontino, onde conseguiu, com os proprios nacionaes, povoar e fazer progredir uma vasta zona ha millenios abandonada por inutil.

Este não é porem, o momento azado para a analyse de todos os inconvenientes que a falta de coordenação apontada trouxe para um serviço de tamanha monta, que constitue, pelos resultados não só economicos, mas tambem de ordem muito mais elevada, como seja o ethnographico, um grave problema n'um paiz ainda em formação como o nosso.

Vem a proposito lembrar o recente facto da tentativa da introducção dos Assyrios, para o nosso *Hinterland* e o enthusiasmo com que, muita vez, facilitamos, recebemos e preconisamos a introducção de outras raças, cujos caracteres eugenesicos são antagonicos.

O professor Lundborg, director do Instituto de Eugenia de Upsala escreve, tratando da "hereditariedade e meio", um longo e exhaustivo artigo sobre este assumpto o qual mostra os graves inconvenientes que acarretam as combinações de raças mui diversas, «trazendo em resultado certa confusão, uma desharmoniosa proporção dos "genes" entre si, o que se manifesta sob a forma de má constituição.» Essa prole será inferior, — accrescenta elle — citando exemplos de plantas, animaes como tambem no homem.

Cita o appello que uma instituição desse genero lançou num dos paizes mais cultos da Europa. «A tarefa capital de um povo é conservar o thesouro de suas disposições hereditarias e augmental-o. Toda a capacidade civil e espiritual, toda a creação, emfim, todo o valor social de um homem cresce sobre a base das disposições herdadas da familia, linhagem e raça.»

Finalisemos o presente artigo com as palavras com que Renato Kehl remata um dos capitulos de uma de suas obras que deveriam ser com mais frequencia compulsadas pelos nossos estadistas e legisladores, e sirva-nos as suas palavras de seria advertencia:

> «É estranho, pois, que se cuide com tanto interesse da selecção de raças de animaes com os mais evidentes resultados e não se tenha, igualmente, cuidado da especie humana.»

***

Curityba, em 16-12-1934.

A CAMPANHA PRÓ-EMANCIPAÇÃO DO PARANÁ

POR

OSWALDO PILOTTO

O dr. Oswaldo Pilotto é natural de Ponta Grossa. Nasceu a 27 de Janeiro de 1901. Filho do falecido Egidio Pilotto e d. Luiza Sellmer Pilotto.

Tirou os cursos ginasial e normal.

Tem o diploma de engenheiro agronomo pela Escola de Agronomia do Paraná, onde se diplomou em 1922.

É lente da Escola Normal de Curitiba de que já foi diretor. Sua cadeira é a de matemáticas.

É casado com d. Nair Pilotto.

Tem colaborado em jornais e revistas.

É membro da Sociedade Paranaense de Arqueologia e do Circulo de Estudos Bandeirantes.

Tem varios livros didáticos preparados.

A preocupação que Portugal teve com o Brasil, até 1530 pouco além foi da guarda da extensa costa da terra descoberta, contra os aventureiros, guarda que se fazia cada vez mais eficiente porque as vistas dos exploradores estrangeiros se voltavam dia a dia mais intensamente para as riquezas das terras que D. Manoel I teve a ventura de ver incorporadas ao patrimonio do seu reino, em 1500.

Foi com Cristovão Jacques, em 1526, que esse primeiro carinho dispensado ao Brasil teve o seu maximo de esplendor. Percorreu este enviado de D. João III toda a costa até o rio da Prata e de retorno ao norte deu caça a tres navios franceses ancorados na baia de Todos os Santos, fazendo 300 prisioneiros que aproveitou em feitorias do norte.

A criação dos primeiros nucleos era nada mais que uma consequência imediata do policiamento da costa.

A primeira expedição saída do Têjo com a missão propriamente de colonizar data de 1530. Chefiou-a o capitão-mor Martim Afonso de Sousa que, a 22 de janeiro de 1532, instalou em São Vicente o primeiro núcleo ofical de colonização.

"Aquelle dia, — diz Rocha Pombo, — em que a primeira legião ali assentou as suas tendas, na ilha de S. Vicente, encima para nós a página com que se abre decisivamente a história da terra."

Mal saíra, entretanto, Martim Afonso, de Portugal, e D. João III planejava fazer eficiente a colonização do Brasil. O capitão João de Souza que Martim Afonso enviára á côrte logo que aqui chegou, voltava agora anunciando ao capitão-mor a resolução do rei.

O plano era o estabelecimento de donatarias. Parecia mûito facil copiar o sistêma adotado nas ilhas portuguesas e as doações foram feitas.

Como dividir o território completamente desconhecido? Só havia um processo facil e claro e este foi adotado: demarcar a costa e tirar paralelas de leste a oeste.

A primeira divisão estabelecêra 8 capitanias de cincoenta leguas de costa cada uma. Esta divisão arbitrária foi logo mais modificada, em virtude dos estudos feitos por Martim Afonso de Sousa e seu irmão Pero Lopes de Sousa. Ficaram então creadas as capitanias de Santo Amaro, São Vicente, S. Tomé, Paraiba do Sul, Espirito Santo, Porto Seguro, Ilheus, Baía, Itamaracá, Pernambuco, Paraiba do Norte, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí, Maranhão e Pará, distribuidas entre 12 donatários.

Esta a primeira divisão praticamente adotada para o Brasil; não a definitiva porque os governos dos tempos coloniais, com uma compreensão mais ou menos exata do equilibrio que se devia manter entre as varias unidades da terra brasileira, preocupavam-se em subdividir ou alterar os limites das que sobrepujassem as outras em desenvolvimento. Foram, assim, creadas outras capitanias e modificações varias foram feitas durante a segunda metade do seculo 16 e o correr dos seculos 17 e 18, sendo que no início do seculo 19 ainda se modificaram departamentos do territorio brasileiro com a criação das capitanias do Rio Grande do Sul, Alagôas e Sergipe e o restabelecimento da capitania do Espirito Santo.

Feita a independência, o Brasil estava dividido em 19 capitanias que passaram a constituir as províncias.

Si no periodo colonial muito se cuidou da questão de equidade na divisão administrativa, não se pode compreender porque os governos do Brasil independente pouca ou nenhuma atenção dispensaram ao assunto.

As unicas províncias criadas no Império foram as de Amazonas e Paraná.

Para a criação da província do Amazonas, pouca dificuldade houve. Foi simplesmente questão de desmembrar do Pará a antiga capitania de S. José do Rio Negro. Si sómente em 1850 se deu essa criação foi devido ao pouco ou nenhum desenvolvimento daquela zona norte brasileira.

A criação da província do Paraná entretanto, justamente a que se impunha dado o progresso verificado nesta região do território paulista e o fato de ser a comarca de Paranaguá e Curitiba limítrofe com paizes estrangeiros, só se realizou após intensa propaganda.

É que São Paulo, por várias circunstâncias, prosperava e se fazia uma potência. As bandeiras haviam conquistado terras para o patrimônio da privilegiada capitania. Alem disso, São Paulo éra o ninho da política brasileira. Tinha, pois, força suficiente para embargar qualquer tentativa que visasse concertar a divisão administrativa do Brasil, porque si este problema fôsse atacado, não resta duvida que muitas unidades teriam de nascer do vasto territorio paulista.

Não fôra a revolução de Sorocaba de 1842 é quasi certo que o Paraná não existiria hoje desanexado de São Paulo.

A promessa de 1842 plantou nos corações da comarca de Curitiba a esperança firme da realização de um ideal remoto.

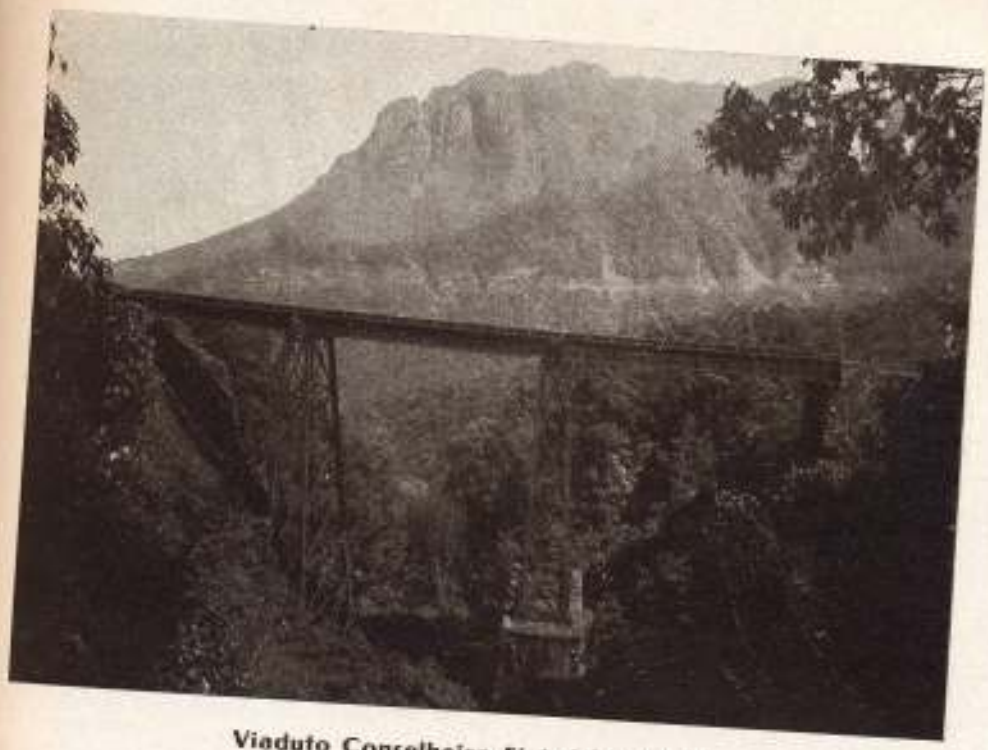
Entretanto, sómente 11 anos mais tarde se criou a província do Paraná.

***

A orientação da política colonial no sentido de atacar problemas que assegurassem a unidade nacional não foi absolutamente seguida no Brasil independente. Entre esses problemas estava, sem duvida, o da divisão administrativa do paiz.

Houve tentativas isoladas para resolvê-lo na primeira constituinte, por exemplo, focalizou-o o grande Antônio Carlos.

Everardo Backheuser, tratando da equipotência dos Estados, assim escreve: „O primeiro brasileiro que viu com precisa visão o problema ter-



Viaduto Conselheiro Sinimbú, km. 64.



Viaduto e tunel, km. 63.



Panorama da linha no klm. 61, com vista ao centro do Viaduto Conselheiro Sinimbú.



Trem de cargas, passando o posto telegrafico Cadeado, klm. 64.

ritorial nacional foi Antonio Carlos, o fogoso tribuno que, na primeira constituinte, teve a função de verdadeiro coordenador da nossa unidade política, baseando-a em uma melhor distribuição geográfica das nossas terras. Pode-se discutir si os Andradas foram os principais fatores da independência cujo desejo e sentimento como que estavam no ar; foram eles, porém, sem duvida, os diretores da política da unidade nacional".

Pela ideia de Antônio Carlos, o território brasileiro deveria ser dividido em comarcas, atendendo-se nas divisões aos limites naturais e o quanto possivel á igualdade de população.

Não venceu o pensamento do ilustre Andrada.

Outros homens, no Império, voltaram o pensamento para a importante questão.

Cruz Machado, Evaristo da Veiga e Américo Lobo, em 1842, «alvitraram — diz Backheuser — a subdivisão de Minas Gerais em tres novas provincias, destacando de Minas propriamente dito, uma parte meridional para formar a província de Sapucaí (ou Minas do Sul) e outra ao norte para constituir a província de S. Francisco (ou Minas Novas) ou Arassuí».

Mais tarde o Senador Cândido Mendes propoz a divisão das provincias de Minas, Mato Grosso e Goiás. Em S. Paulo não se falava.

Desta grande unidade foram destacados, no periodo colonial, territórios que constituiram as capitanias de Minas, Mato Grosso e Goiás.

No Império, entretanto, seria audácia falar em destacar parte do territorio bandeirante para constituir nova província.

Nestas considerações que estão servindo de introdução ao assunto a mim confiado, quiz simplesmente fazer resaltar que, em face das dificuldades encontradas para a solução do problema principal criador da unidade nacional, merecem as nossas homenagens, aqueles que, na tribuna, na imprensa, no parlamento e junto aos governos, concorreram para a criação da província do Paraná.

Êsses homens, é pena que não tivessem tido imitadores em outros recantos do Brasil, pois, a maior felicidade do Paiz reside na garantia da unidade nacional e esta garantia, a harmonia da familia brasileira encontra estorvo no erro da divisão administrativa do Brasil.

Os parlamentares do Império diziam que retalhando as províncias seria o Brasil reduzido a um «amontoado de rodilhas». Antes um amontoado de rodilhas com «pequenos governichos» vibrando pelo Brasil unido, que poucas unidades querendo dominar umas as outras e levantando uma bandeira regional, antes de erguer a da Patria.

***

A primeira ideia de separação do território que hoje constitue o nosso Paraná, da capitania de S. Paulo, nasceu na Camara de Paranaguá que representou a 6 de julho de 1811 ao principe-regente D. João, pedindo para a comarca os fóros de capitania, independente da de S. Paulo.

Distava Paranaguá cento e dez leguas da cidade de S. Paulo; estava, pois, longe das vistas do governador da Capitania, que pouco se podia interessar pelo desenvolvimento da comarca. As relações de Paranaguá com a Côrte eram mais diretas que com a séde da Capitania e sendo a comarca a «de melhores portos e surgidouros» pedia a camara um governo próprio, independente do da capitania de S. Paulo e que tivesse séde em Paranaguá, que era cabeça de comarca.

Alegava a representação que os comandantes das vilas da comarca, Paranaguá, Iguape, Cananéa, Antonina, Guaratuba, Curitiba, Castro, Vila Nova do Principe e Lages, eram em geral homens de pouca instrução e

não cuidavam do desenvolvimento da agricultura. «Cada um só cuida de seus interesses particulares — dizia o documento — e alguns miseraveis que servem oprimidos, recorrem ao Exmo. General desta Capitania que manda responder o comandante: êste responde o que lhe faz conta e fica o miseravel no desagrado do comandante e do mesmo General e não achando outro recurso vê-se obrigado a saír da capitania e assim se vai despovoando cada vez mais o que não sucederia si tivessemos um governador e sistema político que regesse este povo independente daquele general.» Na mesma representação estava indicado o nome de Pedro Joaquim de Castro Correia e Sá para governador da nova capitania. Assinavam o documento, Pedro Rodrigues Nunes, Francisco Gonçalves Rocha, José Xavier de Oliveira, Francisco Felix da Silva e João Vieira dos Santos. Ao Conde de Aguiar coube o encargo de encaminhar a petição.

Deixemos falar António Vieira dos Santos para nos contar que: „Sua Alteza ouvindo benignamente as súplicas de seus povos, mandou enviar pela secretaria do Estado, dos Negocios do Imperio aquela representação ao governo provisorio, que a informasse com os necessarios esclarecimentos e estes o mesmo govêrno exigio do Governador de Paranaguá, José Vitorino da Rocha, o qual estando a esse tempo em grande oposição com a câmara pelo motivo de conflito de jurisdição por ele principiado sobre fumaças de duchas que nas festividades nacionais na igreja costumavam dar á câmara e que ele queria ter a preferência; está por isso verificado que, daria ao governo uma informação desfavoravel e contrária ao que a câmara requeria, e na base dela da mesma maneira o governo da província outro igual faria, para não ver diminuir sua grandeza e rendimento, com esta separação; ficou portanto sepultada esta primeira representação nos arquivos da Secretaria do Estado."

***

Apagou-se temporariamente o ideal dos habitantes da Comarca para reavivar em 1821 com a conjura separatista.

Nesse ano a 15 de julho devia ser feito o juramento das bases da nova constituição elaboradas pelas côrtes de Lisboa em respeito ao programa da revolução portuguesa de 1820. Pensaram os idealistas paranaguenses em aproveitar essa solenidade para um golpe.

O sargento-mor Francisco Gonçalves da Rocha e o capitão Inácio Lustosa de Andrade planejaram a conspirata e precisavam de um homem que tivesse a coragem de, no dia do juramento, lançar o brado de liberdade. Lembraram-se, então, de Floriano Bento Viana, 1.º sargento da 4.ª companhia do Regimento de Milicia e foram procura-lo para a arrojada empreza, „e lhe expuzeram, — conta-nos agora Vieira dos Santos — os grandes vexames que estavam sofrendo, com as arbitrariedades e despotismos praticados pelos comandantes militares daquela vila e de outras autoridades por falta de pronto recurso que havia ao governo da Província na distância de mais de 110 leguas; e que além disso caminhavam diariamente para a mesma Capital muitos recrutamentos, longe de sua Patria e familias, ficando estas em tristeza e miséria quando lhes era arrancado um filho para estas conscrições; que muitas vezes era aquele o unico que lhes servia de amparo; e além de tudo grandes somas de capitais desta Comarca seguiam para o Depósito da Junta da Fazenda, anualmente, ficando esgotada a mesma Comarca de moeda giravel; e outras muitas razões ponderosas e justificaveis; afinal se declararam dizendo-lhe: — Si você quizer dar o brado de separação nós todos dentro da Comarca o apoiariamos e ficavamos assim desmembrados de S. Paulo. Respondeu a esta proposição o heroico ci-

dadão: — Conheço demais o que me expoem, e si em mim está o bem da minha Pátria, amanhã ás horas competentes darei o brado de convite para nossa separação, de S. Paulo; contanto que me não enganem".

„No solene dia 15 de julho — é ainda Vieira quem fala — estando o batalhão da guarda Nacional, postado em frente ao Paço da Câmara, e muito povo, chegada que fosse a ocasião de prestar o juramento das bases perante a Câmara; foram chamados á sala do Conselho, o chefe do Batalhão e toda a mais oficialidade, e prestando seus juramentos volveram a seus respetivos postos; depois, chegando ás sacadas da sala o Juiz de Fóra, o Dr. António de Azevedo Melo e Carvalho, e os mais membros da Câmara, com o seu real estandarte, foi proferido pelo Juiz de Fóra, em alta voz a fórmula do juramento, á tropa e ao povo, os quais uniformemente responderam — Assim o juramos. — Seguiram os vivas á Religião, Constituição e a El-Rei D. João VI. Logo em seguida, o mesmo cidadão paranaguense Floriano Bento Viana, dando um passo á frente do mesmo batalhão, dirigio em alta voz á Câmara este requerimento: Ilustrissimos Senhores, temos concluido com o nosso juramento de fidelidade, agora queremos que se nomeie um govêrno provisório que nos governe em separado da Província; tornam-se os nossos recursos morosos e cheios de desespero e que de tudo dê-se parte a sua Majestade".

A êsse requerimento o juiz de Fóra, o Dr. António de Azevedo Melo e Carvalho deu o despacho: "Ainda não é tempo; com vagar se ha de representar a S. Majestade".

Esta resposta do juiz de Fóra transtornou o plano. Ninguem ousou dizer palavra a não ser Bento Viana que assim retrucou: "O remédio logo se aplica ao mal, quando êste aparece e portanto não ha ocasião melhor e nem mais oportuna".

A célebre carta de D.ª Córdula, a que me referirei daqui a pouco, nos conta que „Floriano falou ficando como um negro".

Foi o entusiasmo que ruborizou o rosto do heroi daquelle dia.

Floriano ficou só na arrancada e Paranaguá perdeu a oportunidade de alcançar o que vinha almejando.

***

Em a „Genealogia Paranaense", o ilustre historiador Francisco Negrão reproduz artigos seus e do não menos ilustre paranaense Dr. Ermelino de Leão, publicados na imprensa curitibana em 1916 e que fizeram luz em o texto de uma carta escrita por D.ª Córdula Rodrigues de França, a 16 de julho de 1821, ao seu filho José (o capitão José Martins de Araujo) e dada a publicidade pelo brilhante jornalista paranaense, Romário Martins.

Foi em um dos artigos dessa serie que Francisco Negrão fez conhecido o relato de Vieira dos Santos a respeito dos acontecimentos de Paranaguá.

Esses artigos constituem hoje belas páginas do volume II da „Genealogia Paranaense".

Não sei o que mais admirar nessa brilhante polêmica: si o alto espírito de investigação histórica ou o grau elevado da linguagem, na contestação dos factos, por parte de cada um dos contendores.

***

A carta de D.ª Córdula historia, em linguagem simples, os acontecimentos do dia 15 de julho de 1821. Passo a transcrever a parte dessa carta que nos informa dos nomes que haviam sido escolhidos para o govêrno provisório: «E já até com deputados aqui nomeados sendo autores de tudo o sargento-mór Rocha e o sargento-mór Lustosa; para presidente

tinham o Governador, e Ouvidor para Vice-Presidente. O Sá, dessa para Secretário da Guerra, para o interior José Luiz Pereira. Deputados, pela Agricultura, Bento Gonçalves e José Gonçalves; pelo Comércio, Cap.-Mór e Bentóte; pela Marinha o Capitão Amaral. Do Pilar e pela tropa do coronel dessa, Jacintho e Sargento-mór Bastos e pelo clerigo o Padre Antonio dos Morretes e Padre Manoel.»

Interpretando essa carta o Dr. Ermelino de Leão esclarece que no governo provisório caberia a presidência ao capitão-general governador de S. Paulo, João Carlos Augusto de Oyenhausen, mais tarde Marquês de Aracatí. Contesta o Snr. Francisco Negrão esta afirmativa, provando que a palavra governador usada na carta se refere ao sargento-mór de infantaria de caçadores da praça de Santos, 2.º governador de Paranaguá José Victorino da Rocha.

O vice-presidente seria o Dr. José Carlos Pereira de Almeida Torres, então ouvidor geral e corregedor da Comarca de Curitiba e Paranaguá.

O Secretário da guerra, o Coronel Inácio de Sá Sotomaior, comandante do Regimento de Cavalaria de Curitiba.

Secretário do Interior: Capitão José Luiz Pereira.

Deputados pela Agricultura: Bento Gonçalves Cordeiro do Nascimento e José Gonçalves do Nascimento.

Deputados pelo Comércio: Capitão-mór Manoel Antonio Pereira e Capitão Bento Antônio da Costa.

Deputado pela Marinha: Capitão Amaral de Antonina.

Deputados pela tropa: Capitão Jacinto Xavier das Neves e Sargento-mór Bastos.

Deputados pelo clero: Padre Antônio Rodrigues de Carvalho de Morretes e Padre Manoel Antônio da Costa Nogueira.

***

A conjura separatista de Paranaguá apezar de bem ideada não vingou conforme já vimos.

«Não puderam conseguir tudo isto — diz a carta de D.ª Córdula — o que se deve a Bentote e o Alves e o Brito em que tem tido até dos seus Êmulos vivas pela maneira e valor com que se portou.»

«E não sei o que se passará com esses cabeças de motim», remata, a respeito, a carta.

Isto mostra que fracassado o movimento esperavam para os chefes algum castigo.

Pelo relato de Vieira dos Santos, sabe-se que «foi ordenado ao Dr. Dezembargador José de Azevedo Cabral que inquirisse sôbre o acontecimento».

Nada aconteceu entretanto.

«O próprio Sargento Floriano — diz Francisco Negrão — não foi preso, não foi castigado, e pouco tempo depois era elevado a Capitão e a Cavalheiro da Ordem da Rosa. Os inspiradores do movimento, Sargentos-móres Francisco Gonçalves da Rocha e Inácio Lustosa de Andrade, tambem nada sofreram e continuaram a gozar da consideração e apreço que sempre gozaram.»

***

As palavras de Floriano Bento proferidas no memoravel dia 15 de julho de 1821 não se apagaram do coração paranaguense, acalentando a chama do ideal separatista.

Alguns anos se passaram e novamente a câmara pede a sua sepa-



Panorama da Estrada de Ferro, apanhado do klm. 63.



Trem de cargas, klm. 63.

Tunel e Viaduto, klm. 63.

Viaduto Conselheiro Sinimbú, klm. 64.

ração e a 7 de agosto de 1835 é lavrada uma portaria na Secretaria dos Negocios do Império em que eram solicitados informes a respeito das condições de cada município.

Uma esperança anima então a 5.ª comarca e agora a propaganda se intensifica.

Correm os anos até 1842, quando a 17 de maio, na cidade de Sorocaba rompe um movimento revolucionário chefiado pelo brigadeiro Rafael Tobias, pouco antes demitido da presidencia da Provincia de São Paulo.

São Paulo e Minas haviam combinado a rebelião quando foram sancionadas as leis que criavam o Conselho de Estado e a reforma do Processo.

O sul agitava-se desde 1835 com a guerra dos Farrapos.

Agora as vistas do govêrno voltavam-se para Curitiba. Era preciso que esta comarca se mantivesse extranha ao movimento de Sorocaba para evitar uma possivel ligação de correntes rebeladas.

Governava São Paulo a esse tempo o Barão de Monte Alegre.

Começava a se agitar a 5.ª comarca. Havia urgencia em mandar para esta um homem da confiança do govêrno legal que viesse sustar qualquer movimento perturbador na região sul paulista. Este homem, Monte Alegre encontrou no seu amigo João da Silva Machado, mais tarde, Barão de Antonina.

Filho de Taquarí, Rio Grande do Sul, era Silva Machado negociante de gado que o levava da província sulina para vender em Sorocaba, na Baía e, por vezes, até no Maranhão.

Em 1821 fôra escolhido um dos eleitores para as eleições dos deputados ás côrtes de Lisbôa. Varias colónias fundou, entre elas, em 1829, a alemã no Rio Negro. Chegou a Tenente-Coronel da Milícia, tendo exercido tambem o cargo de suplente ao Conselho da Província de São Paulo. Homem de confiança de Monte Alegre foi na revolução paulista encarregado de organizar a defeza do govêrno do sul da província.

Bastante prudente e bem relacionado em Curitiba, poude desempenhar com segurança o cargo de chefe das fôrças que se deviam organizar na 5.ª comarca.

Chegado a Curitiba, escreveu a 23 de junho de 1842, ao Barão de Monte Alegre extensa carta, pondo o governador ao par do que aqui se passava. E' nesse documento que conta o seguinte: «A notícia da rebelião em Sorocaba derramou aqui a confusão por haver chegado conjuntamente a 1.ª proclamação, ordens e cartas a diversos; em consequência, fizeram-se reuniões noturnas. Uns queriam fazer a separação, nomeando presidente; outros um govêrno provisório de tres membros; outros finalmente não sei o que, até a câmara se reunir para dar posse aos empregados policiais; foi quando felizmente chegaram aquelas cartas que V. Exa. mandou pela Marinha com tanta prontidão, que, sendo uma para o Tenente-Coronel Miguel Marques dos Santos, que ali se achava, publicou seu contexto á face da Câmara, e como além da recomendação d'ordem lhes assegurava a separação da Comarca, elevando-se a Província, ficaram satisfeitos e desamotinaram-se.»

Como se vê por êste trecho da aludida carta, a promessa da elevação da comarca a província foi agua na fervura. Ficaram os liberais, que antes pendiam para a revolução, plenamente satisfeitos com o que prometia Monte Alegre, desinteressando-se da rebelião.

E' da mesma carta, o seguinte tópico: «Tenho empenhado minha palavra de que Curitiba ha de ser elevado a Província e portanto V. Exa. não me deixe ficar em falta; porém de presidência nem por pensamento,

ração e a 7 de agosto de 1835 é lavrada uma portaria na Secretaria dos Negocios do Império em que eram solicitados informes a respeito das condições de cada município.

Uma esperança anima então a 5.ª comarca e agora a propaganda se intensifica.

Correm os anos até 1842, quando a 17 de maio, na cidade de Sorocaba rompe um movimento revolucionário chefiado pelo brigadeiro Rafael Tobias, pouco antes demitido da presidencia da Provincia de São Paulo.

São Paulo e Minas haviam combinado a rebelião quando foram sancionadas as leis que criavam o Conselho de Estado e a reforma do Processo.

O sul agitava-se desde 1835 com a guerra dos Farrapos.

Agora as vistas do govêrno voltavam-se para Curitiba. Era preciso que esta comarca se mantivesse extranha ao movimento de Sorocaba para evitar uma possivel ligação de correntes rebeladas.

Governava São Paulo a esse tempo o Barão de Monte Alegre.

Começava a se agitar a 5.ª comarca. Havia urgencia em mandar para esta um homem da confiança do govêrno legal que viesse sustar qualquer movimento perturbador na região sul paulista. Este homem, Monte Alegre encontrou no seu amigo João da Silva Machado, mais tarde, Barão de Antonina.

Filho de Taquarí, Rio Grande do Sul, era Silva Machado negociante de gado que o levava da província sulina para vender em Sorocaba, na Baía e, por vezes, até no Maranhão.

Em 1821 fôra escolhido um dos eleitores para as eleições dos deputados ás côrtes de Lisbôa. Varias colónias fundou, entre elas, em 1829, a alemã no Rio Negro. Chegou a Tenente-Coronel da Milícia, tendo exercido tambem o cargo de suplente ao Conselho da Província de São Paulo. Homem de confiança de Monte Alegre foi na revolução paulista encarregado de organizar a defeza do govêrno do sul da província.

Bastante prudente e bem relacionado em Curitiba, poude desempenhar com segurança o cargo de chefe das fôrças que se deviam organizar na 5.ª comarca.

Chegado a Curitiba, escreveu a 23 de junho de 1842, ao Barão de Monte Alegre extensa carta, pondo o governador ao par do que aqui se passava. E' nesse documento que conta o seguinte: «A notícia da rebelião em Sorocaba derramou aqui a confusão por haver chegado conjuntamente a 1.ª proclamação, ordens e cartas a diversos; em consequência, fizeram-se reuniões noturnas. Uns queriam fazer a separação, nomeando presidente; outros um govêrno provisório de tres membros; outros finalmente não sei o que, até a câmara se reunir para dar posse aos empregados policiais; foi quando felizmente chegaram aquelas cartas que V. Exa. mandou pela Marinha com tanta prontidão, que, sendo uma para o Tenente-Coronel Miguel Marques dos Santos, que ali se achava, publicou seu contexto á face da Câmara, e como além da recomendação d'ordem lhes assegurava a separação da Comarca, elevando-se a Província, ficaram satisfeitos e desamotinaram-se.»

Como se vê por êste trecho da aludida carta, a promessa da elevação da comarca a província foi agua na fervura. Ficaram os liberais, que antes pendiam para a revolução, plenamente satisfeitos com o que prometia Monte Alegre, desinteressando-se da rebelião.

E' da mesma carta, o seguinte tópico: «Tenho empenhado minha palavra de que Curitiba ha de ser elevado a Província e portanto V. Exa. não me deixe ficar em falta; porém de presidência nem por pensamento,

conforme já lhe disse, e espero que não me ponham em apuros. Estou velho, quero descansar.»

O «Dicionário Histórico e Geográfico do Paraná», do Dr. Ermelino de Leão, traz nas notas biográficas do Barão de Antonina, a afirmativa de que Silva Machado viera pacificar a 5.ª Comarca, depois de firmadas as seguintes condições com o Barão de Monte Alegre: 1.ª — a elevação da comarca á categoria de província; 2.ª — a nomeação de Silva Machado para sua presidência; 3.ª — o agraciamento deste com o título de Barão.

A primeira condição é verdadeira. Quanto á segunda, está desmentida pela carta de Silva Machado, que diz: «porém de presidência, nem por pensamento». Duvido que seja exata a terceira condição, pois Silva Machado, em todos os seus atos foi sempre de um grande desprendimento pessoal.

Em carta de 29 de junho de 1842 ao Governador de S. Paulo, Silva Machado insistia na questão da criação da província dizendo: «Os curitibanos estão firmes como uma rocha e nada ha a temer; porém minha palavra está empenhada; tendo-lhes prometido (debaixo da proteção de V. Excia.) que esta comarca em breve será separada por um decreto; ela já está de fato e seria espesinhada pela A. P. se o não verificasse de direito. Sessenta e tantos mil habitantes têm justos motivos para esperar esta graça do Soberano, em recompensa de sua adesão, de sua conduta na presente crise, e mesmo em outras e que se tem armado para fazer uma carranca aos rebeldes do Sul.»

Alguns dias depois, a 1.º de julho, nova carta é escrita e nela insiste Silva Machado na questão da criação da província.

Monte Alegre tambem quiz cumprir a sua palavra e a 30 de junho de 1842 dirigiu-se ao Ministro do Império propondo a elevação da comarca á província. Nesse oficio o governador de S. Paulo informa ser de 40.000 habitantes a população da comarca e que a receita provincial cobriria as despesas «porque o imposto, sobre animais vindos do Sul, que se paga no Rio Negro para os cofres desta Província (S. Paulo) deve de justiça ser dividida entre esta e a nova que se vai criar». Mostrou ainda a dificuldade que havia de comunicação das varias localidades da comarca com a séde do govêrno «de fórma que — dizia ele — o govêrno de nada é informado, senão por via oficial e tarde. Meus antecedentes já se queixavam de não poder estender fiscalização para êsses logares» e concluia «póde-se asseverar que a prerrogativa de séde de govêrno cabe a Curitiba, situada no centro».

A 4 de janeiro de 1843, a Câmara Municipal de Paranaguá respondia em extenso relatório ás consultas feitas por aviso da Secretaria dos Negocios do Imperio, de 10 de setembro do ano anterior, com respeito ás condições da comarca e protestava contra a pretensão da câmara de Curitiba de que fosse esta cidade a capital da nova Província.

O Visconde de Macaé, successor do Barão de Monte Alegre no govêrno de S. Paulo, baseado nesse relatório da Câmara de Paranaguá sugeriu tambem a creação da Província.

As Câmaras de Curitiba, Antonina e Morretes haviam reforçado o apêlo da de Paranaguá e em 1843 éra já o assunto discutido na Assemblea Legislativa da Nação.

Em sessão de 24 de abril dêsse ano o deputado paulista Carlos Carneiro de Campos, Visconde de Caravelas, apresentava um projeto elevando a província a 5.ª comarca, justificando o seu projeto com a necessidade que havia de garantir as fronteiras com as republicas visinhas.

A 1.º de julho desse ano o Ministro da Marinha Rodrigues Torres (mais tarde Visconde de Itaboraí) dava ciência á assemblea de que o go-

vêrno era favoravel ao projeto por ser a comarca „limítrofe da Republica do Paraguai e da Província argentina de Entre Rios".

A questão das fronteiras com os paizes estrangeiros preocupava os políticos brasileiros defensores da integridade territorial do Brasil.

Joaquim José Machado deputado paulista e o representante mineiro Bernardino Jacinto da Veiga eram tambem favoraveis á criação da provincia.

A imprensa paulista atacava fervorosamente a ideia. Houve entretanto um periódico de S. Paulo, o Governista que era bastante lido em Curitiba e que amparou causa da 5.ª comarca.

Feijó que estivéra ao lado dos revoltosos de Sorocaba clama contra o desmembramento.

Em um artigo intitulado „Província do Paraná" e que está transcrito na História do Paraná de Romario Martins, êle diz: „Tão pequena povoação querer carregar as despesas de uma administração independente, onde é indispensavel uma Presidência, uma Assemblea Provincial, uma Tesouraria, Forças, etc., onde além das despesas tem de ser incomodada tanta gente; e que além disso nunca obterão respeito do govêrno geral em razão de sua pequenez; e que ao principio tem de lutar contra a perseguição dele, porque o atentado é não só contra as leis, mas contra a Constituição. Com efeito, parece sonho. Mas depois que lemos o „Governista" onde se aprova esta triste lembrança, e como aconselha, então não duvidamos que o mesmo Govêrno tenta iludir os curitibanos por esta pueril vaidade, privando-nos, assim, dos auxilios destes".

„Comarca de Curitiba, nós vos desejamos toda a prosperidade; acautelai-vos, porém, de quem vos aconselha um crime e do qual nenhuma vantagem vos resulta. Alerta! atendei bem para esse mimo fatal, que se vos oferece. Unidos, somos Paulistas, mas divididos seremos presa do Govêrno".

Em 1843 estaria a 5.ª comarca de S. Paulo elevada á categoria de província, não fôra um projeto do deputado Saião Lobato com o qual pretendia a elevação, á categoria de província, da comarca mineira de Sapucaí.

Caravelas manifestou-se desfavorável a êsse projeto porque a comarca mineira não estava nas condições da de Curitiba, pois não era limítrofe com território estrangeiro.

Estava em vias de ser promulgada a lei, pois já havia sido aprovado o art. 1.º, quando o deputado Saião pediu adiamento da discussão, para poder obter informações que permitissem um confronto entre as condições das comarcas de Curitiba e Sapucaí.

Mais uma vez encontrava estôrvo a aspiração dos curitibanos.

Continuou entretanto a propaganda.

O conselheiro Manoel Francisco Correia Junior e o capitão Francisco de Paula e Silva Gomes tornaram-se os dois baluartes da campanha separatista.

Paula Gomes e Correia Junior, pela imprensa de S. Paulo e do Rio, não deixavam esmorecer a idéia pregada já em 1821 por Floriano Bento Viana, que agora era convidado por Paula Gomes a tomar parte na nova cruzada.

***

Em 1850 é proposta a criação da Província do Alto Amazonas.

No Senado, em 24 de julho dêsse ano, ao se discutir o projeto, o senador Batista de Oliveira propõe: «Faça-se extensivo á comarca de

Curitiba o que se vencer para a do Alto Amazonas, sendo capital da Província a cidade de Curitiba.»

Minas Gerais, pela voz do senador Carneiro de Leão, apóia a emenda. O senador Vergueiro, paulista, opina pela fusão da comarca de Curitiba á Província de Sta. Catarina.

Carneiro de Leão, procurando desviar as emendas, apresenta um projeto substitutivo visando a criação das províncias do Paraná e do Amazonas.

O Visconde de Abrantes, favorável ao projeto, requer, entretanto a separação em dois projetos, um sôbre Curitiba e outro sôbre o Amazonas. Pois bem; o que visava a criação da Província do Amazonas foi aprovado e subiu á sanção em 28 de agôsto, pois procedia da Câmara. O que se referia á comarca de Curitiba, que ainda não havia sido discutido na Câmara, foi a esta enviando e só mereceu atenção em 1853.

Mais uma vez era fulminada uma velha aspiração.

Os incansáveis batalhadores continuavam, entretanto, e com cada vez maior ardor, a pregar a idéia da separação.

Os ânimos começaram então a se exaltar, pois a vida política da da comarca se agitava e é bem de crer que os acontecimentos verificados, em novembro de 1852, em S. José dos Pinhais, em virtude do ódio que havia entre liberais e conservadores, tenham nascido com o fim de promover alguma rebelião, cujo resultado chegasse a ser a concretização do ideal separatista.

***

Em 1853, na Câmara, o deputado mineiro Cruz Machado, mais tarde Visconde do Cêrro Frio, apoiando o projeto de lei que criava a Província do Paraná, produziu vibrante discurso.

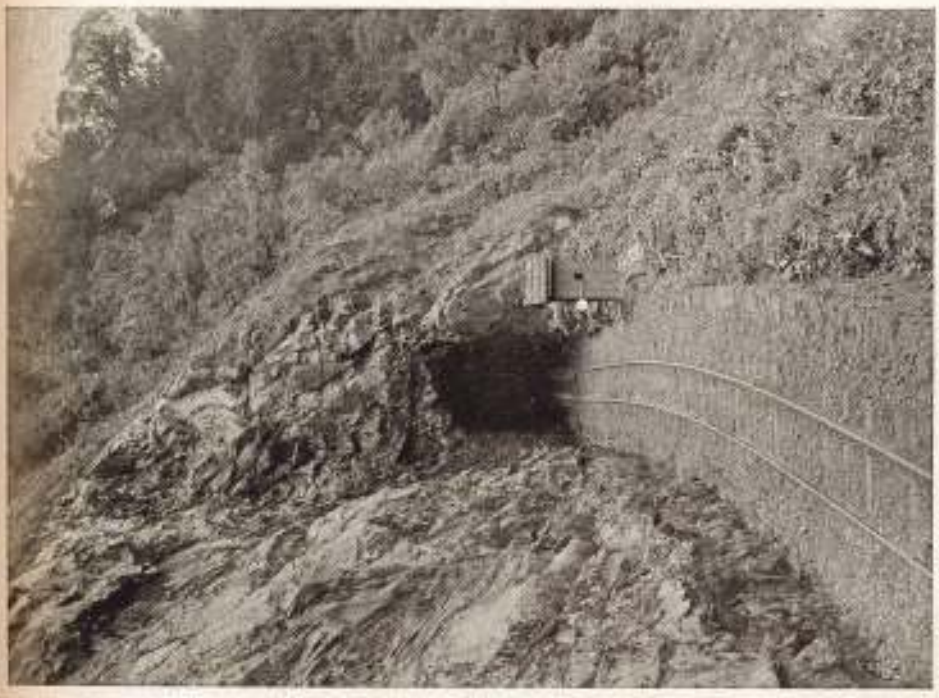
Ainda uma voz quiz abafar a aspiração do povo da 5.ª comarca que dentro em pouco havia de ser a Província do Paraná. Era S. Paulo que, pela palavra de seu representante Martim Francisco Ribeiro de Andrade, gritava contra o desmembramento. «Julgo — dizia Martim Francisco, no calor da sua palavra — que se ainda entre nós existissem os Andradas, os Paula e Sousas, e os Feijós, esta medida não podia passar nesta casa. Infelizmente êsses homens, que tanto trabalharam pela nossa emancipação política, ja não existem mais.»

Fechou a discussão, com o apôio ao projeto, o deputado Barreto Pedroso, a 20 de agôsto, e neste dia era enviado, o mesmo projeto á sanção imperial.

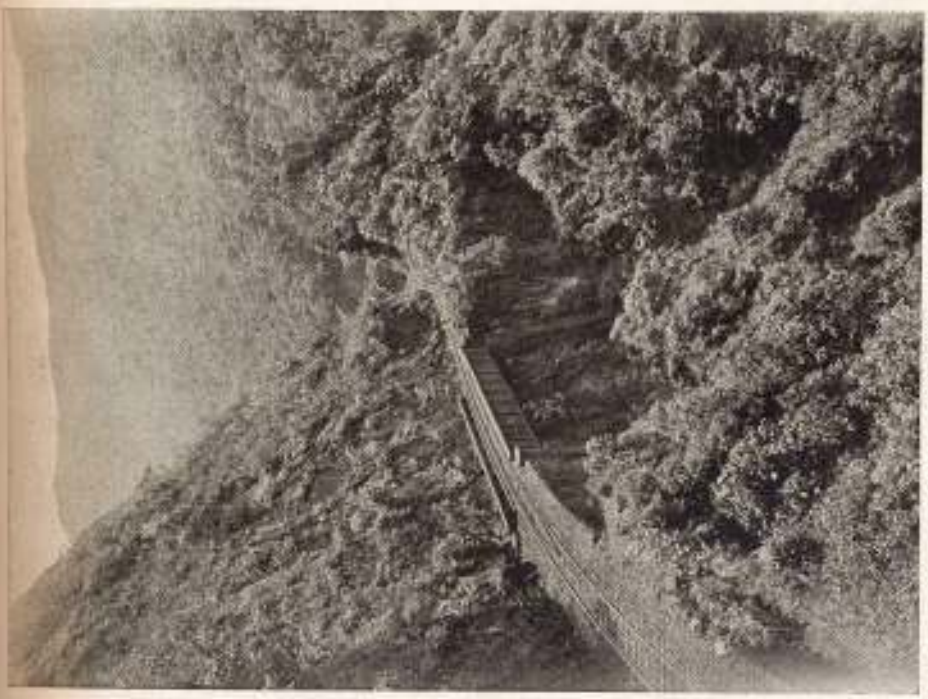
A 29 de agôsto de 1853 era sancionada a lei n. 704, criando a Província do Paraná, que foi instalada em Curitiba, no dia 19 de Dezembro do mesmo ano, pelo conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcelos.

Estava satisfeita a grande aspiração.

O Paraná de hoje justifica plenamente o idealismo dos filhos da antiga 5.ª comarca de S. Paulo, sintetizado no arrojo de Floriano Bento Viana, na fulgurancia das argumentações de Manoel Francisco Correia Junior e no calor da propaganda de Francisco de Paula e Silva Gomes que lançava mão do dinheiro ganho honestamente com o comércio de tropas que trazia do Rio Grande para pagar a publicação de seus artigos nos periódicos do Rio, especialmente no Jornal do Comércio.



1.ª bocca do funel n. 10, Pico do Diabo, klm. 66.



Viaduto Véo de Noiva, klm. 66.



Vale do Rio Ipiranga.



Klm. 66, fenda da montanha, Pico do Diabo, tuneis n. 11 e 12.

Não é sómente a êsses homens que o Paraná deve o seu preito de homenagem, como paladinos da sua emancipação política.

Na Câmara dos Deputados, salientaram-se o Visconde de Caravelas em 1843 e Cruz Machado, na arrancada decisiva de 1853.

No Senado, Honorio Carneiro de Leão, batalhou tambem, para apagar as vozes dos que achavam que a vantagem única da creação da Provincia do Paraná seria ter o Império um senador a mais.

E não esqueçamos de relembrar entre êsse pugilo de homens a que rendemos hoje as nossas homenagens o nome de João da Silva Machado, o Barão de Antonina, digno como os outros, da nossa veneração, pelos serviços prestados á causa do Paraná.





eis n. 11 e 12.

Não é sómente a êsses homens que o Paraná deve o seu preito de homenagem, como paladinos da sua emancipação política.

Na Câmara dos Deputados, salientaram-se o Visconde de Caravelas em 1843 e Cruz Machado, na arrancada decisiva de 1853.

No Senado, Honorio Carneiro de Leão, batalhou tambem, para apagar as vozes dos que achavam que a vantagem única da creação da Provincia do Paraná seria ter o Império um senador a mais.

E não esqueçamos de relembrar entre êsse pugilo de homens a que rendemos hoje as nossas homenagens o nome de João da Silva Machado, o Barão de Antonina, digno como os outros, da nossa veneração, pelos serviços prestados á causa do Paraná.





eis n. 11 e 12.

PARANAGUÁ
E A ESTRADA DE FERRO

POR

NASCIMENTO JUNIOR

Natural de Paranaguá, filho do finado snr. Vicente do Nascimento e sua consorte.

Muito cedo extreou no jornalismo, tendo trabalhado por muitos anos no DIARIO DA TARDE.

Dali saiu para a REPUBLICA, que secretariou por longos anos. Em seguida, redigiu a TRIBUNA de Miranda Rosa Junior, e dirigiu em certa fase o antigo COMERCIO DO PARANÁ.

Abandonando o jornalismo, seguiu para Antonina, cuja Prefeitura secretariou durante algum tempo. E atualmente reside em Paranaguá.

Ali fundou com outros patricios o INSTITUTO HISTORICO E GEOGRAFICO.

Nascimento Junior, egresso do periodismo que tem abafado numerosos talentos na voracidade de seu anonimato, encontrou, ao que parece, o seu rumo mental: O da historia.

Tem manifestado bem marcada propensão para esse genero de produtividade intelectual, traçando excelentes cronicas abordando temas pouco ou mal abordados.

A pagina com que ilustra esta publicação é magistral e arranca do pó do esquecimento uma figura brilhante a que o Paraná deve, incontestavelmente, segundo ele o sustenta, inestimaveis serviços.

Insulada na peninsula entre o rio Itiberê e a bahia de Paranaguá, a cidade de hoje sentia desd'as priscas eras da sua fundação, em 1640, a necessidade de facil e rapida communicação com a serra-acima que á imaginação encandecida dos luzos advenas se afigurava o paiz do *El-Dorado*, com os seus campos sem fim, as jazidas auriferas e de prata mais ricas que as do Potosi, as montanhas de esmeraldas e outros incalculaveis thezouros, promettendo a opulencia aos que se atrevessem a devassar-lhe os segredos.

Conhecida dos indios do littoral em suas excursões de caça, a região campezina dava-lhes accesso por invios e tortuosos caminhos atravéz das serranias do Mar, e por esse trilho millenario que a lenda colonial da passagem do Apostolo S. Thomé prestigiou, subiram penosamente ao planalto os primeiros habitantes civilizados do territorio paranaense, não sem temor á ferocidade dos selvagens que um seculo antes haviam massacrado nas nascentes do Iguassú os 80 portuguezes da expedição chefiada por Francisco de Chaves e de Cananéa enviada por Martim Affonso de Souza para explorar o interior do paiz.

Implantada a colonização á beira-mar, não tardaram as successivas arremettidas aos sertões de Curityba, e d'ahi as "bandeiras" paranaguenses e curitybanas para levantamento do curso dos grandes rios e descoberta dos sertões até as ribanceiras do Paraná, escrevendo sem as barbaridades dos bandos paulistas puramente escravisadores de indios, a epopéa civilizadora que integrou nos dominios luzitanos a região iguassuica já infiltrada de hespanhóes do Paraguay.

As "bandeiras" parnanguáras largavam do porto do Rocio em canôas que subiam até Barreiros e depois pelo Nhundiaquára acima até o costão da Serra, nas paragens da Santa Fé (Porto de Cima). Galgando a Serra pela picada do Itupava, que acompanhava mais ou menos o curso do S. João, transpunham o Cadeado e, se embrenhando nas montanhas, saiam nos campos de S. José dos Pinhaes, terminando em Curityba a primeira e cruenta etapa da expedição, ahi recebendo reforço de homens e alimarias para a marcha em demanda do occidente.

Assim passaram a cordilheira maritima as "bandeiras" do seculo XVII e começos do XVIII e, si bem que todo o esforço dos governos da metropole, da Capitania e mesmo das Camaras Municipaes de Paranaguá e Curityba se fizesse sentir para melhoria da via de communicação e transporte abrindo-se a estrada da Graciosa por Antonina e que trouxe o abandono da do Itupáva, não satisfez esse relativo progresso e tanto que desde logo se esboçou o plano da viação ferrea que o Brasil já conhecia desde 1850 graças á iniciativa do benemerito Barão de Mauá.

Da dolorosa experiencia da guerra de 1865-70 com a Republic do Paraguay, resultou fortalecer-se a idéa da ligação rapida do littoral ao planalto e por este attingir-se as fronteiras argentina e paraguaya. Era a conveniencia estrategica que primordialmente se impunha, vindo após a commercial e economica pela necessidade do escoamento rapido e economico da producção da nova Provincia, cujo futuro a visão prophetica de Rebouças vislumbrava na estrada trans-continental, ligando Paranaguá ou Antonina ao porto chileno de Arequipa e carreando para a costa atlantica o commercio do Pacifico.

Com a construcção da Estrada de Ferro do Paraná em 1880-85 teve começo a realização do sonho do grande mago da Engenharia nacional, interrompida em 1892 no seu avanço para o oéste em Ponta Grossa, onde estacou ha 40 annos como a um fatidico acceno do mau destino reservado ao Paraná com o entroncamento da sua primeira ferro-via á S. Paulo-Rio Grande, derivando para os visinhos portos do norte e sul o seu commercio e assim mudando o papel que lhe fôra traçado, de suzerano economico do continente para o de humilde tributario dos Estados favorecidos pelos extremos da grande curva de Santos a S. Francisco e pela qual se escôa para esses portos o melhor da nossa vitalidade.

Somente agora se cogita de levar os *rails* á margem esquerda do Paraná, não só como factor estrategico e commercial, mas como elemento de nacionalização de regiões riquissimas que são do nosso patrimonio territorial e onde se conserva o profundo vinco da influencia desbrasilizadora do hespanhol no idioma iberico e no linguajar hispano-guarany que são alli usuaes, em esforços centrifugos para escaparem á encorporação á nossa nacionalidade.

A ligação, portanto, da orla atlantica do Paraná ao grande rio que lhe dá o nome, será uma obra de relevo nacional além de significar para o nosso Estado a sua verdadeira independencia economica que os pioneiros de 1880 encetaram a golpes de alvião nos paredões graniticos da Serra do Mar, abrindo o trecho Paranaguá-Curityba e que só se concluirá na hora bemdicta em que a massa possante da primeira locomotiva assomar nas barrancas da margem esquerda do Paraná, atirando aos ventos das solidões despovoadas do oéste o urro victorioso a proclamar consumada a obra tres vezes secular dos bandeirantes paranaenses.

***

Pecego Junior e Silva Lemos, primeiros concessionarios da Estrada de Ferro, concessão adquirida pela *Chemins de Fer Bresiliens*, teem n'esta consagração o merito do primeiro impulso para a objectivação da grande obra, que, todavia, não foi realizada sem o concurso valioso de outras vontades e energias despidas de outro interesse além do patriotico. Entre os que assim trabalharam com abnegação e desinteresse avulta o commenda-



Local onde



Transpo



Trem mixto, transpondo o klm. 65.
Local onde foi fuzilado o Barão do Serro Azul e seus malogrados companheiros.



Transpondo a fenda da montanha entre os funeis n. 11 e 12, klm. 66.



1.ª bocca do tunel n. 8, klm. 64.



Pico do Diabo, visto da linha no klm. 66
(fenda da montanha).

dor Bernardo Pinto de Oliveira, pessoa de grande destaque social na Paranaguá daquelle tempo, commerciante riquissimo, adiantado e de fina educação por demorada residencia na Inglaterra, onde aprendeu a lingua ingleza e viveu em contacto com o alto commercio e os elementos de maior influencia no mundo das finanças. Era portuguez, culto e viajado e com maneiras de diplomacia adquiridas na convivencia nas rodas sociaes mais finas. Chamavam-n'o «Commendador Manchester» porque nas palestras fazia sempre referencias enthusiasticas á grande cidade industrial da Inglaterra que conhecia e admirava pela sua importancia mundial como centro da industria de fiação e tecidos. Vindo residir em Paranaguá, socio da firma Miró & Oliveira, não se confinou á simplicidade do viver provinciano, viajando sempre e mantendo relações de presença e epistolares com os vultos mais salientes da politica imperial, principalmente com Sinimbú, de origem ingleza, fallando correctamente o idioma de Albion e que sentia grande satisfação em receber na sua intimidade o commendador Bernardo Pinto. E' inegavel que, sobre este grande do Imperio, exerceu o «Commendador Manchester» muita influencia pelas suas idéas liberaes e progressistas impregnadas do espirito britannico que então dominava as doutrinas politicas e economicas da epoca.

Diz-se mesmo que gozava da privança do monarcha D. Pedro II, visitando-o no Paço de S. Christovam, o que não é de duvidar dada a inclinação do imperador para os homens de cultura e, ainda mais, de genio communicativo como o commendador, que a todos se impunha pela gentil presença, porte distincto, barbas á suissa, queixo e bigodes bem escanhoados, vestindo pelo ultimo figurino inglez, lendo o *Times* e no acanhado meio social paranaguense do terceiro quartel do seculo passado a todos deslumbrando pelos seus conhecimentos e altas relações. Modelo de elegancia masculina, ninguem o excedia nesse particular.

Era um *gentleman* na verdadeira accepção do termo e, amigo intimo de Sinimbú, tel-o-ia convencido da importancia e necessidade da projectada ferro-via. Educado na patria de George Stephenson e conhecendo de visu a influencia que os caminhos de ferro inglezes exerceram no progresso e desenvolvimento industrial e economico da Inglaterra, o commendador Pinto fallava de «cadeira» e assim teria cooperado em muito para a grande realização.

Em 1870 o commendador Bernardo Pinto de Oliveira deixou Paranaguá de mudança para o Rio de Janeiro para associar-se á firma Assis Drumond & Cia., substituida mais tarde pela Oliveira, Valle & Cia., alli continuando a trabalhar com afinco em pról da aspiração do Paraná, que visitou algumas vezes até a sua morte.

A falta de vestigios officiaes da influencia exercida por esse homem sobre o animo do governo imperial não só para que se fizesse a Estrada de Ferro, mas para que esta tivesse o seu ponto de partida em Paranaguá, explica o esquecimento em torno da sua individualidade na propria terra onde exerceu proficua actividade e para cujo progresso muito concorreu.

Que sirvam estas linhas de pallida homenagem á memoria desse vulto interessante e singular da sociedade parnanguára do seculo passado e que, n'um tempo em que a simplicidade de habitos provincianos tocava ao extremo de só se pôr gravata aos domingos, exhibia elegancia londrina diaria á Brumel nas ruas da cidade pacata e silenciosa, expunha as ultimas novidades da cultura ultramarina colhidas nos «magazins» inglezes vindos pelo ultimo paquete; se correspondia, sem ser politico, com as divindades

da politica imperial e assombrava o provinciano com as suas correctas e aprumadas attitudes de gentilhomem saturado de civilização européa com que procurava impregnar o ambiente social modesto da terra de Gabriel de Lara.

***

Entre 1860 e 1880 o actual Porto Pedro II, ainda orlado de mangues e tomado pela matta virgem, tinha a curiosa denominação de Porto do Gato, porque no local onde hoje assenta a estação da Estrada de Ferro possuia casa um pescador de nome José Silva, o *Gato* por alcunha ou por descender talvez da familia do celebre bandeirante Manoel da Borba Gato que alli em tempos primitivos teve casa e porto, segundo opina Ermelino de Leão.

Os mangues e alagadiços, como signaes curtos de insalubridade, não tentariam o povoamento do local que, por volta de 1882, vio installar-se um cortume de João de Paula Manso no ponto exacto onde mais tarde foi construida a alfandega.

Apresentava, porém, o Porto do Gato as vantagens da profundidade e ter agua sufficiente para os navios de maior calado, vindo-lhe então a denominação de Porto d'Agua, até que em 1880, dado ao local em homenagem ao imperante o nome de Pedro II, assim prevaleceu não obstante a baldada tentativa do almirante Jeronymo Gonçalves, em 26 de Abril de 1894, ao chegar a Paranaguá commandando a esquadra florianista, de mudar-lhe a denominação para Porto da Republica.

O almirante, que vinha de suffocar a revolta naval de 6 de Setembro de 1893 suspeitada de restauradora da monarchia, tomado de ardente zelo pelo regimem republicano e extranhando que ainda se conservasse em edificio publico um vestigio da forma de governo extincta, mandou apagar o nome do monarcha e substituil-o pelo da Republica, que o povo não acceitou e tanto que, mal os navios florianistas de retirada se esfumavam na distancia, em demanda da barra, voltava a estação a ostentar o nome anterior.

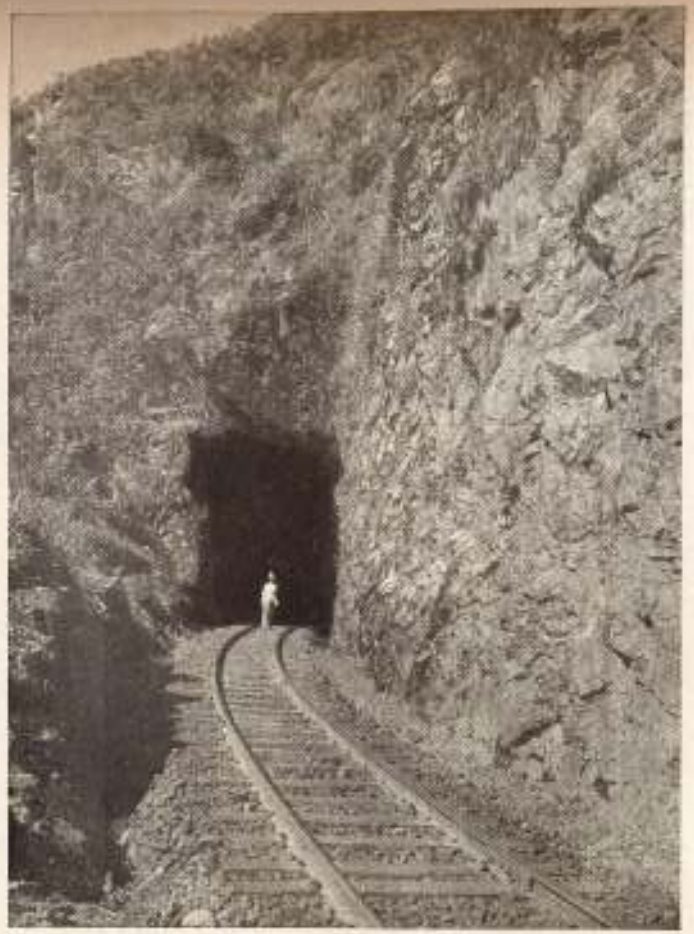
Foi esse o porto escolhido para inicio da Estrada e estação maritima e que, com a abertura do trafego, começou a receber construcções que em pouco tempo transformaram em bairro commercial movimentado o antigo sitio do "Gato".

Dada, porém, a distancia de 2 kilometros, urgia ligar ferroviariamente a cidade ao Porto Pedro II, ficando então em Paranaguá a estação inicial para cujo assento foi escolhido um terreno arenoso proximo á praça Marquez do Herval (actual Fernando Amaro), ao lado do caminho para a Fonte Nova e Lavanderia Publica que até 1911 existiram nas proximidades do logar onde se ergue hoje a Escola Normal Secundaria.

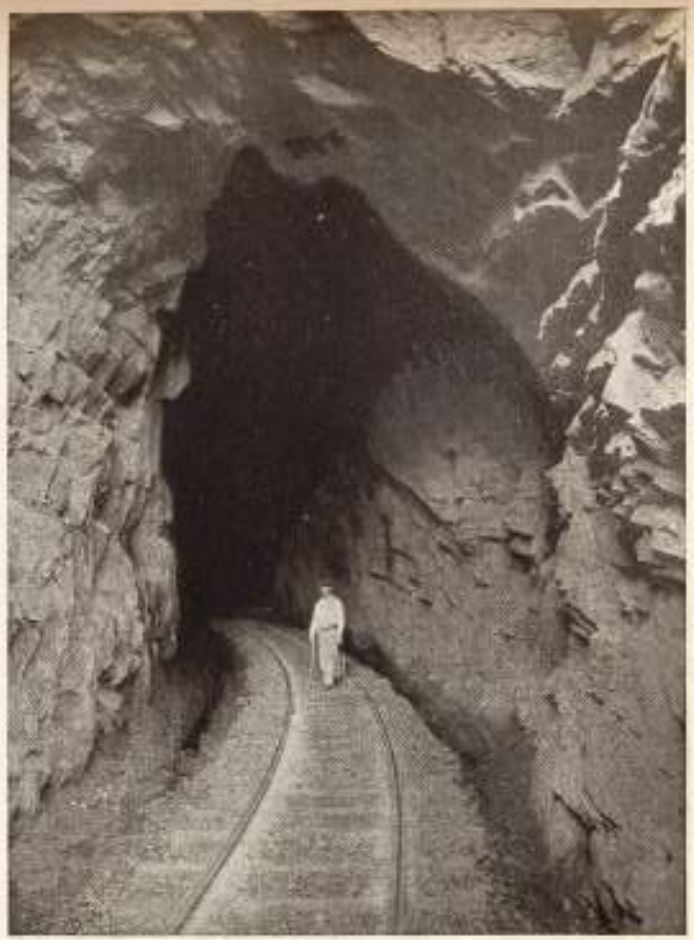
No dia 5 de Junho de 1880, ás treis horas justas da tarde, S. Magestade o imperador D. Pedro II, que meia hora antes desembarcára do vapor nacional *Rio Grande* que o trouxéra de Antonina de regresso do interior da Provincia, dirigindo-se ao local da actual estação velha, em companhia da imperatriz D. Thereza Christina e da sua comitiva e immenso sequito, ahi recebeu, abençoada pelo Vigario da Parochia, a primeira pedra que elle proprio, imperador, auxiliado pelos srs. Ministro da Agricultura, Presidente da Provincia e Presidente da Camara Municipal, conduziu em padiola até o ponto onde seria collocada e coincidente com o centro da porta principal do futuro edificio, hoje armazem de cargas. A cerimonia

inaugural foi rapida. Não houve discursos porque S. Magestade tinha pressa de voltar ao Rio de Janeiro, tanto que ás 4½ da tarde estando já os soberanos e a comitiva a bordo do *Rio Grande*, fez-se este ao mar comboiado pela imperial corveta de guerra *Guanábara*, entre acenar de lenços, salvas de artilharia e musicas marciaes, deixando Pedro II o Paraná que nunca mais tornaria a ver, mas que dotado ficava de alto beneficio destinado a fazel-o progredir no concerto das provincias co-irmãs, nova e fulgurante estrella a luzir na constellação nacional á luz do Cruzeiro que é o rutilo symbolo de grandeza da Patria, em cujo céo fixou-o a Providencia como eterno phanal, indicando ao Brasil a senda dos seus altos e promissores destinos.

Paranaguá — 1934.



2.ª bocca do tunel n. 10, Pico do Diabo, klm. 66.



1.ª bocca do tunel n. 11, klm. 66.



Trem de cargas, passando o viaduto Véo de Noiva, klm. 66.



Muro de arrimo, klm. 66, vale do Ipiranga.



km. 66.



A ESTRADA DE FÉRRO DO PARANÁ

PELO ENGENHEIRO

EWALDO KRÜGER

O dr. Ewaldo Krüger nasceu em Morretes em 28 de setembro de 1869. É filho do snr. Germano Krüger e d. Ana Krüger, e consorciado com d. Cristina Krüger.

Dedicou-se desde cêdo aos estudos matemáticos, praticando tambem assiduamente nas diversas modalidades da mecanica. Em 1888 foi á Europa para aperfeiçoar-se na especialidade que havia escolhido. De volta ao Brasil foi engenheiro de diversas casas de São Paulo, fazendo a montagem de locomotivas para muitas estradas de ferro. Dedicou-se, depois, no Paraná á industria erveteira, obtendo patente de invenção para dois aparelhos dissecadores da erva. Em 9 de novembro de 1899, foi nomeado Chefe da Locomoção da Linha Itararé-Uruguai, pelo dr. Fernandes Pinheiro, diretor da São Paulo—Rio Grande. Desempenhou essa carga até a unificação das linhas, passando então a Inspetor Geral da Locomoção da Rêde. Nos anos de 1915—1916 exerceu, em comissão, o mesmo cargo na Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

Aposentou-se em 1928 depois de 30 anos de bons e reais serviços ferroviarios.

Reminiscencias.

Lembro-me do tempo em que se construiu a Estrada de Ferro do Paraná e do dia da inauguração do seu tráfego.

Para se ir do centro da cidade á estação ferroviaria, era necessario se passar sobre um aterro feito num brejo o qual, no correr do tempo, ficou drainado e hoje é a Rua Rio Branco.

Tambem não me esqueci da impressão que tive quando era criança, do interior da montanha em Roça Nova, do trabalho herculeo onde, por meio de maquinas pneumaticas perfuratrizes, eram aplicadas cargas de explosivos, para rebentar as rochas que se opunham ao avançamento das turmas de trabalhadores, da construção do tunel de Roça Nova, o maior dos 14 que foram construidos na serra, tunel esse situado á altitude de 955 metros acima do nivel do mar.

E' digna de encomio a realização desse traçado que, ha meio seculo, vem se impondo pelo seu desenvolvimento gradativo e uniforme pois, apezar do seu grade pesado, oferece a vantagem economica de transporte, conforme se póde verificar do seguinte exemplo:

Antigamente um trem de carga lotado de mil toneladas, descia a serra de Roça Nova a Morretes, sob a lei de gravitação; o consumo de combustivel que mantinha a pressão constante da locomotiva, para acionar o aparelho dos freios automaticos dessa composição, era de cem quilos de carvão.

Essa mesma lotação para subir a serra, requeria cinco composições de 200 toneladas cada uma, para vencer a diferença de nivel que é cerca de 900 metros, e força trativa mecanica.

O consumo de carvão para estes cinco trens era de 8.000 quilos ou 8.100 quilos para a ida e volta. Ora, multiplicando-se as duas lotações pela quilometragem percorrida (2000×78) dá 156.000 toneladas-quilometros

e, por conseguinte, o consumo de carvão era de 51,9 gramas por tonelada-quilometro. Isto representava o mesmo consumo, em linha de nivel, para a condução dessas 2.000 toneladas numa distancia de 78 quilometros. Era, pois, de uma sabia orientação, aliás patriotica, o projeto do traçado do engenheiro Antonio Rebouças, e de muita competencia o trabalho da sua execução pelo engenheiro João Teixeira Soares, trabalho este que impõe admiração a todos pela sua magnifica obra de arte.

Felizmente a concessionaria «Compagnie Générale du Chemin de Fèr Brasilien» teve de se conformar, e seguir, fielmente, o projeto do engenheiro Antonio Rebouças, sob a competente direção do engenheiro construtor João Teixeira Soares. A comissão de engenheiros estrangeiros que aquela Companhia enviou para estudar a possibilidade da modificação do traçado, teve de se dar por vencida, e isso felizmente, pois veja-se o que aquela gente fez na construção das linhas dos campos!

Aquele trabalho é um escarneo á bôa etica da engenharia ferroviaria. A culpa cabe, em parte, ao Governo naquela epoca que, além de oferecer ás Companhias a garantia de juros de seis por cento sobre o capital de trinta contos de reis, para a construção de cada quilometro de estradas de ferro (garantia em moeda ouro), não fiscalizou severamente os estudos preliminares da construção das estradas.

Um modesto movimento de transpórte

No tempo em que foi inaugurada a Estrada de Ferro do Paraná, a Provincia do Paraná exportava e importava toda a mercadoria pelo Porto de Antonina, cujo transporte éra feito pela Estrada da Graciosa, uma rodovia de primeira ordem, toda macadamizada, cheia de óbras de arte. A sua extensão é de 82 kilometros entre Curitiba e Antonina. Passavam lá cerca de oitocentas carroças tiradas a oito cavalos, com a capacidade de cem arrobas.

O volume maior de exportação éra da érva-mate.

Após a inauguração da ferrovia, cessou todo o transito naquela rodovia, a qual ficou entregue ao completo abandono! Foi, entretanto, restaurada, um quarto de século depois, pelo Governo estadual.

A inauguração do transporte ferroviario facilitou a exportação da madeira de pinho, imbuia e cédro pelo Porto D. Pedro II.

O Sr. Barão do Cerro Azul montou uma grande serraria em Roseira, Municipio de São José dos Pinhais. Outra importante serraria foi montada pelo engenheiro Jorge Desmarés, no Municipio de Piraquara.

Logo depois foi montada mais uma outra grande serraria em Araçatuba, Municipio de Campina Grande, pelo distinto paulista Sr. Joaquim Monteiro.

O produto daquelas instalações industriais éra embarcado na Estação de Piraquara, com destino ao Porto D. Pedro II.

Estes fatos vêm demonstrar com que pequenas possibilidades de trafego teve de contar a Estrada de Ferro do Paraná, nos primeiros anos.

Um quarto de seculo de tempos patriarcais

Ao voltar ao Paraná, em fins de 1896, depois de uma ausencia de oito anos, notei que a marcha de progresso do nosso Estado éra muito lenta, se bem que encontrei em trafego as linhas dos campos e o ramal de Morretes a Antonina. O volume de exportação pouco tinha aumentado. As serrarias de Roseira, de Araçatuba e do Dr. Desmarés estavam paradas,

em consequencia da baixa cotação que tinha a madeira, nos mercados do Norte do Paiz e nos de Buenos Aires.

O serviço ferroviario era relativo á situação que predominava no Estado. O transporte de passageiros, entre Curitiba e Paranaguá, era ainda feito nos fatidicos trens mixtos, sem conforto algum. Nas linhas dos campos corriam apenas tres desses trens por semana. Tanto o mercador de Ponta Grossa como o de Rio Negro que, porventura, tivesse de tratar de algum negocio em Curitiba numa segunda feira, tinha de sacrificar cinco dias para esse fim, pois só podia contar com o trem de sabado para a ida, e com o de quarta feira para a volta.

A construção da Estrada de Ferro São Paulo—Rio Grande, veio proporcionar regular movimento de trafego á Estrada de Ferro do Paraná, que ja estava com as linhas em trafego entre Jaguariaiva e Porto União, no anno de 1906, em serviço da qual já me achava ha sete anos dirigindo o Departamento da Locomoção.

O sistema de traçado e construção daquela ferrovia éra, até então, o mesmo adotado nas linhas de prolongamento da Estrada de Ferro do Paraná.

O peor traçado, até hoje, visto no Brasil, é o da linha de Itararé até São João.

Prenuncios de uma éra de prosperidade.

Numa bela tarde de primavera do ano de 1906, estavamos a serviço de experiencia de um carro-motor, construido nas oficinas da Estrada, com força de 7 c. v, peso de tres toneladas, lotação para seis passageiros, maquinista e foguista, velocidade media de 50 quilometros por hora e combustivel o nó de pinho, quando, ao cruzarmos com o trem mixto na Estação de Entre Rios, tive o prazer de ver nesse trem o Sr. Presidente do Estado, Dr. Vicente Machado, que vinha de Porto União em companhia de um cidadão americano, Mr. Hearam Smith. Convidei-os para passarem para o referido carro-motor, tendo eles aceitado esse meu convite.

Seguimos á frente do trem, numa velocidade de 60 quilometros por hora.

Ao chegarmos á Estação das oficinas, o Dr. Vicente Machado esperou pelo trem e, enquanto isso, fiquei sabendo que Mr. Smith éra um grande industrial e de fortuna fabulosa. Veio ele a convite do Sr. Presidente, que desejava mostrar-lhe a nossa floresta, para o convencer das grandes possibilidades industriais que ela oferecia.

Admirei o Dr. Vicente Machado, estadista extraordinario, trabalhador e muito democrata, pois, apezar de já se achar com a saude abalada, fez aquela viagem em companhia de seu ilustre hospede, num vaporzinho fluvial, de Porto Amazonas a Porto União, sem conforto algum, e dali a São Roque a cavalo, atravessando o sertão bruto, com o patriotico fim de chamar a iniciativa e capital yankee para o nosso Estado do Paraná. Infelizmente, entretanto, não chegou a ver realizada a sua iniciativa.

Mr. Hearam Smith e Mr. Percival Farquahr foram os organisadores da grande empresa "Brazil Railway Co.", que notaveis trabalhos realizou no Paiz, a começar pelas serrarias de Tres Barras, os magnificos traçados da linha de São João a Uruguay e da linha de S. Francisco, compreendidos de Hansa a Porto União, o trecho de Serrinha a Nova Restinga, em substituição daquele monstrengo de linha entre Serrinha e Restinga Seca, e muitos outros melhoramentos na Estrada de Ferro do Paraná.

A Estrada de Ferro do Paraná sob a administração da "Brasil Railway Co."

No ano de 1910, a Estrada de Ferro do Paraná passou por arrendamento á Brasil Railway Co., fazendo, dai em diante, parte com as linhas da São Paulo-Rio Grande, que, juntamente com a "Sorocabana Railway" e "Auxiliaire", representavam os tres grupos, sob a direção centralizada da "Brasil Railway Co.", com séde em São Paulo. Nessa ocasião foi nomeado Superintendente do grupo das linhas São Paulo-Rio Grande, o engenheiro C. F. Westermann.

Em 1 de Novembro de 1912, fui nomeado pela "Brasil Railway Co.", Chefe Geral da Locomoção, com séde em Curitiba.

Com os grandes recursos financeiros de que dispunha a "Brasil Railway Co.", foi possivel iniciar, com previo entendimento com o Governo Federal, os grandes melhoramentos de que carecia a Estrada de Ferro do Paraná, tais como: substituição do trecho entre Serrinha e Restinga Seca por outro novo, daquela Estação a Nova Restinga; modificação do ramal Rio Negro; substituição dos trilhos 22 quilos por metro linear por outros de 37 quilos; aumento de todas as linhas de desvios; macadamização de todas as linhas; reforçamento das pontes; aumento da capacidade das caixas dagua; edificação de uma monumental estação, com grandes armazens e com amplo pateo de manobras em Curitiba; construção de novas e modernas oficinas; aquisição de locomotivas de capacidade maior, carros de passageiros confortaveis e modernos, inclusive carros dormitorios e restaurantes; carros frigorificos e vagões de tipo moderno, emfim tudo o que requer um serviço de estrada de ferro moderna.

Já no fim de 1912, foi substituido o trem mixto, entre Curitiba e Paranaguá, pelo expresso que ainda hoje existe. Este melhoramento no serviço de transporte, foi muito bem recebido pelo publico, e com razão, pois os trens mixtos com aquele equipamento absoleto, nenhum conforto ofereciam. A iluminação éra a véla de estearina, cuja luz dava apenas para distinguir os contornos dos objetos em redor; éra impossivel a leitura de um jornal e, alem disso, esses carros éram antihigienicos e os seus assentos incomodos. Eram munidos unicamente de freio manual e, como nas locomotivas havia o freio "Westinghouse", davam-se incidentes desagradaveis que molestavam os passageiros, porque, quando o maquinista, em caso de emergencia, freiava aquele bréque violentamente, a composição se chocava contra o tender e os passageiros éram impulsionados contra os dos bancos da frente.

Aboliu-se esse sistema de freios, substituindo-o pelo automatico a vacuo.

O trabalho do foguista no serviço da Sérra teve de obedecer a um metodo moderno, muito diferente do até então em voga, quando partiam os briquetes de carvao Cardiff de onze quilos, em dois a quatro pedaços e enchiam a fornalha acima da porta, fazendo isto com preferencia nas paradas e estações, e depois sentavam-se no banco da cabine emquanto durava o fogo violento dessas cargas exageradas, que não eram todas aproveitadas, visto uma grande parte das calorias sair pela chaminé.

O novo método desse serviço exigia que os briquetes fossem quebrados bem miudos, e deitados em determinadas porções de duas a tres pás, de dois em dois minutos, formando camadas baixas nas grelhas. Isto tinha não só a vantagem de grande economia do consumo de carvão, como tambem a de não incomodar os passageiros, com espessa fumaça, porque a combustião éra completa antes de alcançar a chaminé.

a administração
."

Paraná passou por arren-
diante, parte com as linhas
a "Sorocabana Railway" e
a direção centralizada da
Nessa ocasião foi nomeado
Rio Grande, o engenheiro

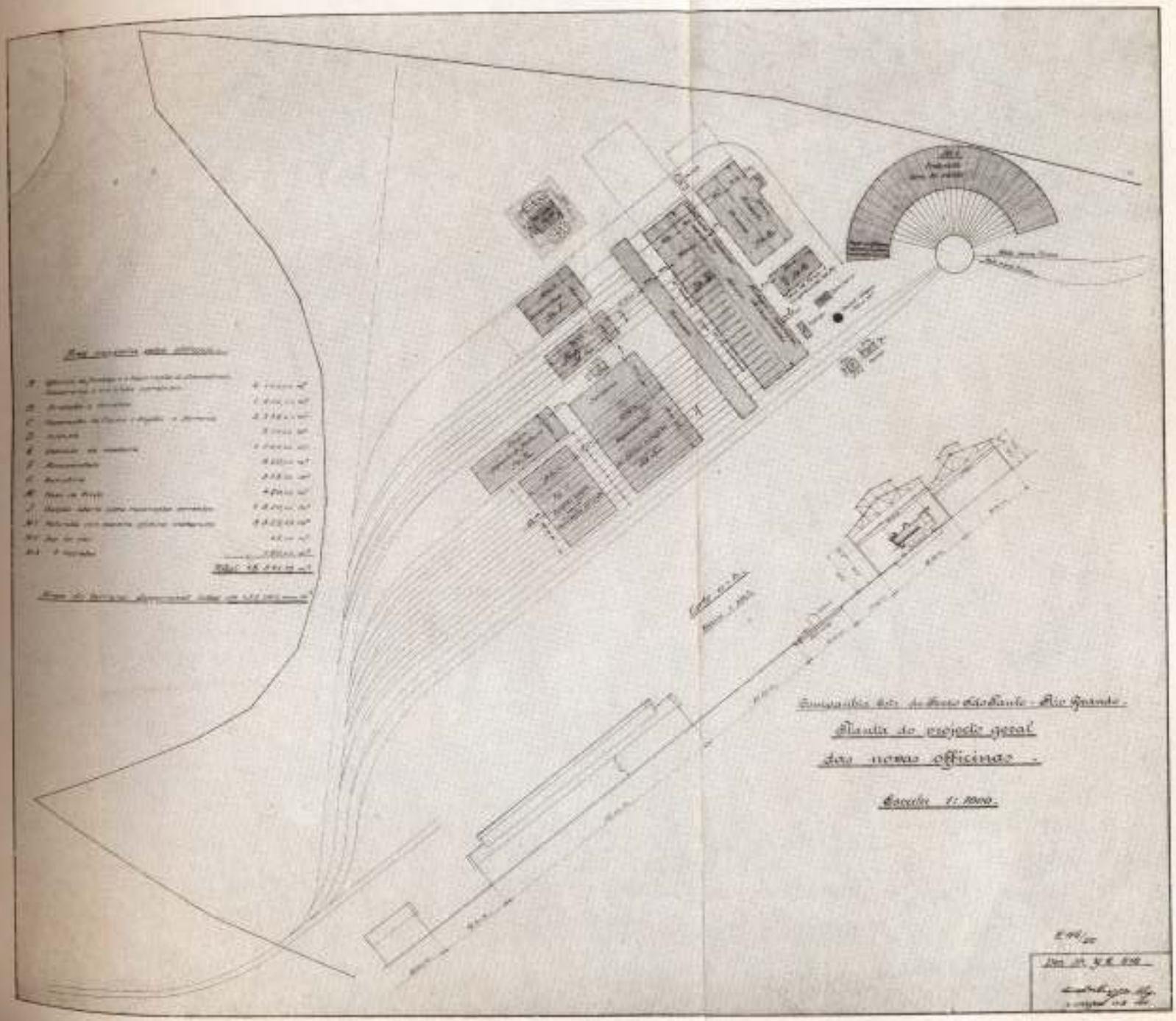
eado pela "Brasil Railway
Curitiba.

e que dispunha a "Brasil
tendimento com o Governo
cia a Estrada de Ferro do
Serrinha e Restinga Seca
nga; modificação do ramal
por metro linear por outros
desvios; macadamização de
ento da capacidade das cai-
ção, com grandes armazens
construção de novas e mo-
apacidade maior, carros de
carros dormitorios e restau-
oderno, emfim tudo o que
a.

rem mixto, entre Curitiba e
ste. Este melhoramento no
pelo publico, e com razão,
absoleto, nenhum conforto
na, cuja luz dava apenas para
; era impossivel a leitura de
tihigienicos e os seus assen-
freio manual e, como nas
vam-se incidentes desagrada-
quando o maquinista, em
lentamente, a composição se
m impulsionados contra os

stituindo-o pelo automatico a

a Sérra teve de obedecer a
então em voga, quando par-
quilos, em dois a quatro pe-
fazendo isto com preferencia
se no banco da cabine em-
as exageradas, que não eram
das calorias sair pela chaminé.
gia que os briquetes fossem
rminadas porções de duas a
o camadas baixas nas grelhas.
onomia do consumo de carvão,
ssageiros, com espessa fumaça,
alcançar a chaminé.



Como as nóvas locomotivas éram de maior capacidade, os seus tenderes levavam maior volume d'agua e, dado isso, os trens se atrazavam nas paradas das caixas d'agua, porque as mangueiras de alimentação estavam ligadas a um cano com o diametro apenas de quatro polegadas

Éssas irregularidades foram corrigidas pela substituição daquêles canos por outros, com o diametro de oito polegadas.

Como éra de esperar, tudo teve de ser remodelado para poder atender ás exigencias de transpórte, devido ao desenvolvimento por que estava passando o Estado do Paraná.

Tudo, menos o magnífico traçado entre Curitiba e Paranaguá!

Os engenheiros estrangeiros, a serviço de grandes trabalhos da «Brazil Railway Co.», entre êles alguns de grande renome no continente americano, só tivéram elogios a fazer sobre o traçado e construção da linha na sérra.

Glória e Mérito

O turista que viajar nas cordilheiras da Republica do Perú, pela via férrea «The Central Railway of Perú», depois de ter passado inumeras pontes e viadutos, 65 tuneis, 13 zig-zags e atingido a pequena estação que fica na altitude de 4.800 métros, ao lado do maravilhoso lago «Titicaca», depara lógo com uma placa feita de ferro fundido, na qual está gravado o nome do engenheiro-chéfe e de seus colegas auxiliares que, com êle construiram aquêla maravilhosa óbra de arte ferroviária, cujo inicio foi em 1856.

Sou de opinião que se imite aquêle procedimento e se coloque tambem uma placa de bronze, na qual fiquem gravados os nomes dos engenheiros Drs. Rebouças e Teixeira Soares, e dos engenheiros auxiliares dêste ultimo, que trabalharam nos grandiósos trabalhos da sérra, ou sejam, nos da parada «Engenheiro Lange» antiga «Volta Grande», num ponto bem visivel aos passageiros.

Da turma de engenheiros auxiliares do Dr. Teixeira Soares, lembro-me dos Srs. Westermann, von Bock, Leão Sounis e Schubert.

Todos êles constituiram familia no Paraná e seus filhos ocupam posições de destaque.

Os engenheiros Westermann Filho e Schubert Filho ocupam, respectivamente, os cargos de Chéfe do Tráfego e Chéfe de Linha da Estrada de Férro do Paraná.

O engenheiro von Bock Filho, tambem paranaense, que, na qualidade de Sub-Chéfe da Locomoção, me prestou grande assistencia quando, em comissão, exerci o cargo de Chéfe Geral da Locomoção da Estrada de Férro Auxiliaire, ha 19 annos em Santa Maria, desempenha já ha anos, com muita competencia, o cargo de Chéfe Geral da Locomoção da Viação Férrea Rio Grande do Sul, com séde em Porto Alégre.

O filho do engenheiro Leão Sounis é oficial de alta patente do nosso exército.

A uniformização do serviço ferroviário

Tinhamos passado por uma fáse bem diferente da até então conhecida no nosso meio ferroviário, quando o Sr. Percival Farquahr, Presidente da «Brazil Railway Co.», incumbiu Mr. George Henderson, engenheiro de grande reputação no meio ferroviário americano, para uniformizar todos os trabalhos técnicos das linhas dos quatro grupos, ou sejam, a Sorocabana, a São Paulo—Rio Grande, a Estrada de Férro do Paraná e a Auxiliaire, com o fim de aperfeiçoar todo o serviço ferroviário.

O «railway-standardiser», Mr. Henderson, depois de visitar a Sorocabana seguiu para Ponta Gróssa, no ano de 1910. Tive de fornecer-lhe todas as informações inherentes ao assunto, e de acompanha-lo nas suas excursões ás linhas do segundo grupo.

De Curitiba a Paranaguá viajámos com o Diretor, Dr. Westermann, num trem de serviço. Parámos divérsas vezes no trecho da sérra, onde Mr. Henderson tirou medidas das pontes e viadutos, com o fim de verificar até que proporção podia avançar na construção de um tipo especial de locomotivas destinadas ao serviço de tração na sérra.

Dali seguiu para Santa Maria, séde da Auxiliaire, com a mesma missão técnica.

Seguindo as refórmas técnicas determinadas por Mr. Henderson, deu-se andamento aos trabalhos para a standardização do material de tração e rodante, nas oficinas de Mayrinck, Ponta Gróssa, Curitiba, Santa Maria, Rio Grande e Gravataí.

Começou-se pelos aros de locomotivas, carros e vagões, que representavam uma infinidade de tipos com dimensões diferentes. Conseguiu-se uniformizar os tipos de aros dos carros e vagões, que ficam de numero um a quatro; o mesmo foi feito com os aros de locomotivas, que ficaram com a numeração de cinco a oito.

Para os eixos, caixas de graxa e bronze dos carros de passageiros, dormitórios especiais e vagões de 28 toneladas, ficou assentado um tipo unifórme.

As sapatas de freio, que iam alem de 14 tipos diferentes, ficaram reduzidas a um só tipo standard. Este criterio de uniformização foi predominando, e adotado em todos os detalhes do material rodante e de tração, bem como, em parte, nos trabalhos da Via Permanente

As Estradas de Ferro que obedecem á orientação de uma uniformização nos seus trabalhos tecnicos, muitas vantagens economicas trazem ao Paiz.

Infelizmente esta perfeição tecnica, alcançada no material rodante da Estrada de Ferro São Paulo—Rio Grande e da Estrada de Ferro do Paraná, foi por agua abaixo, em consequencia do „enxerto" de vagões importados pelos madeireiros, ha cerca de dez anos, e incorporados aos inventarios das Estradas de Ferro Paraná e São Paulo—Rio Grande.

O equipamento do freio automatico a vácuo foi adotado como tipo standard para os tres grupos de linhas e com muita razão, visto não só satisfazer perfeitamente as exigencias de segurança dos trens nas Estradas de Ferro brasileiras, como oferecer grandes vantagens economicas.

Sou de parecer que nas Estradas de Ferro localizadas em altitudes como as dos Andes e outros pontos montanhosos, com quótas de 1.500 a 5.000 metros sobre o nivel do mar, onde a rarefação do ambiente reduz a pressão atmosferica sobre o vácuo, a ponto de restringir muito o seu potencial de ação, só devia ser adotado o freio automatico tipo „Westinghouse".

A conservação do freio automatico a vácuo é facil e sua despesa é quasi nula, ao passo que o freio „Westinghouse" requer uma secção especial nas oficinas, com operarios especializados e bem remunerados, sendo a despesa material muito alta.

A instalação do freio automatico „Westinghouse" custa, mais ou menos, mil por cento mais do que a instalação do freio automatico a vácuo

Um tipo especial de locomotivas para o serviço pesado da serra da Estrada de Ferro do Paraná

O engenheiro Henderson, que éra especializado em construção de locomotivas, projetou, para o serviço pesado da serra, locomotivas de tipo „Mallet", com o peso aderente de 60 toneladas sobre os seis eixos motrizes.

Este tipo de locomotivas, obedecendo ao sistema inventado pelo engenheiro frances Mallet, no seculo passado, resolve perfeitamente o problema da tração, nas linhas sinuósas e de grade pesado das montanhas. Por serem articuladas fazem facilmente as curvas de raio pequeno, seu sistema (compound) permite a aplicação de duas maquinas reciprocas, sob uma só caldeira, oferecendo a vantagem do aproveitamento de seu grande peso para a aderencia e uma grande economia no consumo de combustivel.

Estas maquinas devem, porém, ser usadas, exclusivamente, nas linhas da serra, onde o esforço de tração é constante na subida e o seu retorno pela lei da gravitação, nestas condições, oferece grandes vantagens economicas.

O uso delas em linhas muito extensas com contrarampas, aliás com alta velocidade, é antieconomico, em consequencia de seu desgaste rapido e desarranjos constantes, por se acharem longe do deposito de inspeção e reparos ligeiros.

Estas maquinas devem ser conduzidas por maquinistas e foguistas competentes, com os vencimentos dos de la clásse.

Errarum Humanum Est

Os trabalhos do engenheiro Henderson foram de grande proveito para as linhas da São Paulo—Rio Grande e Estrada de Ferro do Paraná, porém, não ficarram isentos de falhas, a começar pelo engate central automatico „Major Junior", cuja marca foi por ele recomendada e que é uma das peores.

O engate central automatico teve a sua origem dos seguintes fatos ocorridos na America do Norte: — o Governo daquele Paiz, no louvavel interesse de acabar com os acidentes pessoais, ocasionados pelo antigo sistema de engate dos vagões, estabeleceu um grande premio para o tecnico que inventasse um sistema de engatar os vagões, sem que fosse preciso entrar nos vãos destes um homem.

Apresentaram-se centenas de candidatos, com as suas invenções differentes umas das outras, e algumas até muito bizarras.

Venceu esse interessante certamen, o tipo conhecido pelas iniciais „M.C.B." (Master Car Builders) e que é o atual engate central automatico. O engate e desengate dos vagões fazem-se automaticamente, chocando-se eles entre si. Este sistema, alem de ter a vantagem de evitar acidentes pessoais, dispensa as manilhas (manotas) entre os vagões e, ipso fato, a continuação dos chóques que molestavam os passageiros e davam ás vezes lugar a descarrilamentos.

O engate central automatico é um detalhe de grande perfeição ferroviaria, e é de admirar existirem Estradas de Ferro no Brasil que ainda o não adotaram! Nas ferrovias do Paraná já o usam ha cerca de um quarto de seculo.

Um outro inconveniente de consequencias mais pesadas do que a preferencia pelo Mr. Henderson do engate „Major Junior", foi a designação dos vagões de doze metros para o tipo standard.

Quando Mr. Henderson chegou ás oficinas de Ponta Grossa, esta-

vamos construindo cem vagões cobertos, com a capacidade de vinte e quatro toneladas, peso morto de dez toneladas e com dez metros de comprimento, cuja ferragem foi confeccionada sob o meu desenho na „Cie Générale de Construction" na Belgica.

Mr. Henderson apreciou-os muito, mas achou que o tipo standard devia ter o comprimento de 12 metros e a lotação de 28 toneladas. Fiz-lhe ver que os veículos dessas dimensões seriam pesados demais para as nossas linhas sinuósas, com trilhos de 22 quilos por metro linear, assentados sobre leito não macadamizado e que o seu peso morto iria ser oneroso ao transporte da erva-mate. Respondeu-me elle que, na opinião do Dr. Cerjat, Diretor Geral da «Brazil Railway Co.», iamos transportar madeira serrada para o Rio Grande e, na volta, produtos agricolas e xarque, com destino a São Paulo e, como nos vagões de 10 metros, se tornava dificil carregar duas pilhas de taboas, convinha que, para este fim, os vagões standard fossem de 12 metros; como se tratava de standardização do material rodante, as plataformas tambem deviam ter o mesmo comprimento.

Infelizmente, não se realizou o transporte de madeira para o Rio Grande, pois aquele Estado tem grandes florestas de pinho e até exporta madeira serrada para as fronteiras orientais e da Argentina. Esses vagões são antieconomicos para as nossas linhas; as suas caixas com armação de madeira, devido ao seu enorme comprimento, não tem estabilidade e desconjuntam-se, ficando empinados e fóra do prumo. O peso sobre os eixos desses vagões, quando lotados, é superior ao peso aderente por eixo das locomotivas Mallet da Estrada de Ferro do Paraná!

O coeficiente do peso morto em relação á carga da erva-mate, atinge a noventa por cento!

Em tempos de chuva, quando a conservação das linhas não macadamizadas sofre os seus estragos, aqueles vagões descarrilam e tombam facilmente, causando enormes prejuizos materiais e morais á Companhia, e o seu coeficiente de reparação é exageradamente alto, ao passo que nos vagões de 24 toneladas e de 10 metros, é insignificante.

Um surto de progresso.

No começo do ano de 1914, o serviço ferroviario já era perfeito e moderno. Os trens expressos, entre Curitiba, São Paulo e Porto Alegre, obedeciam a um tipo todo uniforme de carros confortaveis, os mais modernos daquela epoca e o serviço de restaurante era á la carte.

O horario desses trens era mantido severamente, pois qualquer atrazo na marcha era notado pelo escritorio central em São Paulo, que exigia incontinente informações pelo telegrafo sobre «tamanha irregularidade».

Os carros nas estações onde paravam maior tempo, eram limpos sem incomodar os passageiros.

Aos Chefes de Serviço, quando em viagem de inspeção, cabia verificar se o serviço dos carros restaurantes e o dos restaurantes das estações, era a contento dos passageiros, sob pena de rescisão do contrato entre a Companhia e o hoteleiro.

Exigia-se o maior cuidado na manipulação e transporte dos volumes, quando eram de mercadorias delicadas.

O trecho de linha entre Serrinha e Restinga Seca, foi substituido pela linha modelar de Serrinha a Nova Restinga.

O que se passava no Estado do Paraná, naquela epoca, podia ser comparado aos feitos de um povo laborioso e bem afortunado.







1.º ponte sobre o Rio Ipiranga, klm. 67.



Vale do Ipiranga, klm. 66.

Locomotiva Mallet, sahindo do tunel n. 13, klm. 66.

Locomotiva Mallet, alcançando a 2.ª bocca do tunel n. 12, Pico do Diabo, klm. 66.



Em qualquer lugar percebia-se uma atividade extraordinaria. Em Paranaguá, no Porto D. Pedro II, atracavam muitos transatlanticos que traziam da Europa e dos Estados Unidos da America do Norte, material ferroviario, tal como: trilhos, pontes, locomotivas, carros, vagões e apetrechos, carvão de pedra, ferro e aço.

O Departamento da Locomoção manteve ali, durante muitos mêses, uma turma de 150 homens, para os trabalhos de montagem das locomotivas e vagões. O Departamento de Construção ocupava cerca de 1.000 homens nas descargas dos vapores ao longo dos trapiches da Estrada de Ferro São Paulo—Rio Grande e da Estrada de Ferro do Paraná.

Nessa epoca passou pela reforma, de tração animal para a eletrica, o serviço de bondes da Capital.

Uma instalação de caracter provisorio, mas que já funciona ha vinte anos.

Em virtude da situação precaria das oficinas da Estrada de Ferro do Paraná, tornou-se de urgente necessidade a construção de novas oficinas mas, como não se podia esperar até ficarem prontas, resolveu-se adquirir imediatamente uma parte do conjunto de maquinas operatrizes destinadas ás oficinas projetadas, e montal-as nas velhas oficinas, provisoriamente, afim de aumentar a sua eficiencia.

Foi substituida a força motriz a vapor pela de eletricidade, e remettida a maquina semi-fixa de 80 c. v. ás oficinas de Ponta Grossa, para substituir uma identica de 40 c. v.

Nas oficinas de Curitiba foi montado um belo conjunto de maquinas operatrizes, de tipo moderno, com motores independentes, inclusive um possante compressor de ar, com todas as maquinas e apetrechos pneumaticos confeccionados, em grande parte, nas mesmas oficinas. O serviço pneumatico foi generalizado em todas as dependencias das oficinas. A pintura dos vagões, já nessa ocasião, era feita por aparelho pneumatico, que hoje se chama «A Duco».



O serviço das valas de arrear ródas tambem era feito por elevadores pneumaticos, construidos nas oficinas.

Foi instalado, tambem a titulo provisorio, uma sub-estação numa extremidade da rotunda das locomotivas, para 200 Kvts., com um transformador movido por um motor de 300 c. v., para transformar a corrente trifasica com a tensão de 2.000 volts para a corrente continua de 250 volts, afim de alimentar os motores das maquinas operatrizes.

A energia eletrica era fornecida pela Cia. Força e Luz da Capital, pelo preço de 120 reis por Kvt-hora. "Tempipassati".

Devo dizer que o serviço pneumatico era tão perfeito, que chamou a atenção de profissionais de outras Estradas.

Com estes melhoramentos feitos nas oficinas, foi possivel atender aos multiplos trabalhos que exigia a boa conservação e reconstrução do material de tração e rodante.

Foram reconstruidas e reformadas as locomotivas de tipo Mogul e Consolidez do velho inventario da Estrada.

E' tipico o caso da instalação provisoria ja estar prestando otimo serviço ha vinte anos.

MEIO SECULO DE GRANDEZA E DE GLORIA

POR

LEONCIO CORREIA

O dr. Leoncio Correia nasceu em Paranaguá a 1 de setembro de 1865, sendo filho do capitão João Ferreira Correia e d. Carolina Correia, já falecidos.

Fez o curso liceal em estabelecimentos do Estado do Rio e antiga côrte.

Estreou muito cedo, tendo publicado FLORES AGRESTES, VOLATAS e LITANIAS, comedias MANHÃ DE AMOR, o BATISMO DE NENÉ e O MINUETE E A VALSA.

Escreveu outras peças de teatro que alcançaram sucesso quando representadas.

Colaborou e colabora nos mais importantes jornais do Paraná e Brasil.

Foi diretor do Ensino no Paraná, seu deputado estadual e federal.

Dirigiu o Ensino e a Imprensa nacional no Rio de Janeiro.

É poeta de largo renome e orador brilhante.

A estrada de ferro do Paraná é, como o são as estrellas de Santos Chocano, a condecoração dos abysmos. A locomotiva, vencendo-os, silva triumphalmente, sem interromper-lhes a sinistra e multisecular quietude. Elles são fixos, não como o sol — centro de luz, de calor, de energia, de vida, mas como o deserto — sem arvores, sem sombras, sem agua, sem a musica dos passaros nem o sorriso dos frutos. . . Mas a locomotiva, intelligencia em marcha, vence o abysmo, inercia em estagnação.

Que engenho privilegiado riscou o traçado audacioso, diante do qual capitularam notabilidades européas, especialisadas em construcções de vias ferreas?

REBOUÇAS.

Espirito dynamico; engenheiro
De audaciosos, de épicos traçados,
— Da sciencia humana vôos arrojados
Alçou, de animo forte, e sobranceiro.

Despenhadeiro mais despenhadeiro,
Abysmo mais abysmo. . . Eil-os dornados
Por trilhos de aço, rijos, espalhados
Pela extensão do sólo brasileiro.

Um deus bronzeado, de feições estranhas,
Cuja figura máscula domina
O topo verde das nataes montanhas. . .

Fez de sua alma luminosa e casta
A tunica de neve alabastrina
Que o vento agreste entre grotões arrasta. . .

E qual o brasileiro que, chefiando um grupo de profissionaes brasileiros, realisou essa obra maravilhosamente brasileira, outorgando aos brasileiros uma gloria visivel e incomparavel do genio brasileiro?

Quem juntou, á audacia do traçado, o arrojo da execução dessa obra prima de arte e de sciencia?

TEIXEIRA SOARES.

Heroico triumphador de precipicios,
Intrepido gigante — de tal porte
Que da Serra do Mar o contraforte
Venceu num côro alacre de epinicios.

Não lhe quebraram a alma sacrificios
Em bem da Patria . . . e, quando veiu a morte,
Já elle havia crescido de tal sorte
Que se fez immortal sem artificios.

Por vastas terras nervaduras de aço
Chumbou, numa extensão quasi infinita,
Do nosso avanço accelerando o passo.

Seu nome, celebrado nas façanhas
Da intelligencia, o trem de ferro grita
Como um hymno cantado entre montanhas.

Que passam, em marcha processional, os redivivos nessa obra mo numental, que lhes grita os nomes e os feitos. . . Fixemo-nos — em obe diencia ao imperativo categorico da justiça — na figura de um fidalgo, qu não foi constructor, que não foi empreiteiro, que não foi tarefeiro da E trada de Ferro do Paraná, mas que a esse periodo de agitação febril ligo o nome, pela dedicação e pelo enthusiasmo com que se desempenhava da funcções de despachante aduaneiro da «Compagnie Générale du Chemin de Fèr»: Arthur Ferreira de Abreu

Não houve um unico engenheiro, participante do quinhão de gl ria distribuido á farta pelo destino amavel entre os que tomaram aos hom bros essa tarefa cyclopica, que não tivesse tido um logar á mesa prin pesca de Arthur de Abreu e não o guardasse, a elle, no coração como céo guarda as estrellas.

Arthur de Abreu alliava a uma lésta e aguda intelligencia invulg res predicados moraes. De uma rara distincção pessoal, generoso e cav lheiresco, esse homem, cuja cultura não se elevava acima do nivel da in trucção vulgar, falava e discutia, com discernimento e criterio, assumpto por sua natureza, complexos. Deputado estadual e senador federal, elle so be, nesses postos, cercar-se da sympathia e do respeito de seus pares po desassombro das suas attitudes e pela lealdade do seu proceder. Figur entre os paranaguenses que, pela aprimorada educação, fizeram a admi ção de patricios illustres, visitantes da velha cidade na qual desabrochou primeiro sorriso da civilisação paranaense.

Por todo o tempo, que não foi curto, do assentamento dos trilh de Paranaguá a Curitiba, Arthur de Abreu teve á sua mesa — mesa Lucullo moderno, mas que, como o general que combateu Mithidrates, um dia se apresentasse menos escassa de pratos ou deficiente de arte, p deria elle repetir a phrase famosa do romano ao seu intendente: pois n sabias que Lucullo jantava em casa de Lucullo? — todos aquelles que t balharam na construcção da nossa via-ferrea, que ahi se ostenta como u desafio á hostilidade da natureza e se affirma como um triumpho reso bante da capacidade profissional dos brasileiros.



Roça Nova, klm. 80, Panorama.



Casa Ipiranga, klm. 72.



1.ª bocca do tunel n. 14 - Roça Nova - klm. 80.



Roça Nova - klm. 80 - Panorama.

Palestrador delicioso, sublinhava com gostosas e sonoras gargalhadas as passagens mais interessantes da cavaqueira, que elle sempre mantinha elevada e limpa.

Paranaguá prestou-lhe uma homenagem condigna, dando a uma das mais lindas de suas praças o nome do filho illustre, que tanto amou, serviu e honrou a sua terra natal. Evocando-lhe, nestas linhas, a figura, de uma grande seducção pessoal, commungamos nos mesmos sentimentos da população paranaguense que o não olvida nas suas horas de luz ou de trevas.

Entre os paranaenses vivos, que trabalharam nessa obra de enthusiasmo, de fé e de arte, está Manoel José da Costa Lisboa, cuja velhice lembra a melancolia dos crepusculos ennervados — elle, que teve uma mocidade radiante, porque foi bello como homem e querido como companheiro.

A Estrada de Ferro do Paraná, que em cincoenta annos de serviços á causa do progresso, do engrandecimento e da riqueza da nossa terra, não soffreu uma pausa no seu dynamismo fecundo — é o orgulho dos paranaenses, a gloria da engenharia brasileira, o encanto deslumbrador do artista, o assombro dos competentes, o attestado maravilhoso do nosso genio.

ASPECTOS DA LAVOURA CAFEEIRA

POR

JOÃO CANDIDO FILHO

O dr. João Candido Ferreira Filho nasceu na Lapa a 30 de julho de 1896. É filho do dr. João Candido Ferreira e de d. Josefa do Amaral Ferreira. É casado com d. Josefina Marques Ferreira.

Diplomou-se pela Escola Agricola Luiz de Queiróz, de Piracicaba.

Foi professor e diretor da Escola Agronomica do Paraná.

Em concurso realisada para provimento dos cargos de professores da Escola Superior de Agricultura, alcançou, entre outros candidatos, o primeiro logar.

Publicou varias obras, entre as quais: ELEMENTOS DE AGRICULTURA GERAL e ELEMENTOS DE AGRICULTURA ESPECIAL.

É um estudioso e um dedicado aos assuntos de agricultura, colaborando assiduamente em revistas e jornais.

Atualmente é Chefe do Serviço de Defesa do Café no Paraná, tendo a sua séde em Jacarézinho.

Os métodos adotados na cultura do cafeeiro não sofrem alteração no perpassar dos anos, são sempre rotineiros, sempre arcaicos desde a semeadura até a colheita.

Não fossem as condições privilegiadas da terra e do clima e a procura sempre crescente do produto, que se tornou em certos paises como que genero de primeira necessidade, certo os cafeicultores olhariam com mais carinho o esteio de ouro de nossa nacionalidade. Sem concorrentes serios, no que se refere á quantidade, o café brasileiro foi rei - e assim reinou soberanamente até bem pouco tempo, infiltrando-se nos mercados mais exigentes, apesar de sua notoria inferioridade.

Resultou de tal fastigio o exagerado incremento de sua cultura.

Multiplicaram-se, assim, as fazendas cafeeiras como cogumelos, sem a preocupação de poupar a imensa riqueza da mata virgem, sem se cogitar da produção de tipos finos, sem se lembrar emfim, dos ruinosos efeitos da monocultura. A febre cafeeira contaminava todas as classes sociais, era como se a zona subtropical do Brasil, mais densamente povoada, não fosse capaz de produzir senão café. Os males decorrentes da superprodução, de uma só cultura incrementada sem peias nem cuidados, não podiam deixar de explodir e ao resultado da explosão assistimos agora desorientados ante a extensão do desastre.

Se outros fossem os processos de agricultar o solo, se paralelamente á cultura do café, plantas de facil exportação vicejassem em largos tratos de terras, cuidadas com os preceitos da agricultura racional, bem diferentes seriam certamente, os resultados obtidos. Nessas condições, mesmo que a preciosa rubiacea baqueasse, o algodão, o fumo, a cana de assucar, a alfafa, os cereais diversos ou quaisquer outras culturas adaptaveis, á região, constituiriam, por certo apoio decisivo á prosperidade da fazenda, e por que não dizer, da nação, infelizmente isso não acontece na zona cafeeira, quem planta, planta café e quando muito certas culturas intercalares (milho, feijão) nas ruas dos cafeeiros, visando, com isso a redução das despesas de formação da fazenda. É um fenomeno quasi identido ao

que se verifica entre nós nas zonas produtoras de herva-mate: — Hervais a perder de vista tratados com certo capricho em terras quasi ferteis, pelo menos capazes de produzir com fartura os generos de primeira necessidade e nada produzindo a não ser herva e mais herva. O espectro da super produção: com seu cortejo de maleficios não podia deixar de espreitar o momento asado de agir, como agiu, ainda mais dispondo de aliado tão poderoso como sóe ser a cultura hervateira em Missões. O desastre com a herva se reveste relativamente maior gravidade, considerando-se produto que não conta com valorização artificial e nem dispõe do dilatado raio de do mercado cafeeiro.

Voltemos á cultura do café, passando em rapida revista certos metodos defeituosos de a tratar, executados desde os tempos coloniais.

O sistema de exploração até agora empregado consiste na utilização das matas virgens, as quais após o desbravamento, recebem os grãos ou as mudas de café.

Começa aí a odisséa do pobre cafesal.

A opulenta mata virgem que entesourara atravez de anos e anos preciosa reserva de humus se transforma inopinadamente em cinzeiro imenso. Volatilizada em grande parte a materia organica, pela ação do fogo, o solo até então imensamente rico de substancias nutritivas fica exposto a todas as causas de esterilidade a que estão sujeitas as terras dos climas tropicais. Perdida que foi a enorme copia de fertilizante natural, resta na superficie da terra, geralmente acidentada, grande quantidade de cinza que as chuvas torrenciais e frequentes dessas regiões se encarregam de arrastar. A torrente lava, dissolve e carrega a terra gorda superficial, enriquecida de cinza, transportando para os cursos dagua esse material precioso, que a natureza com tanto custo criou e o homem com tanta inconsciencia concorre para destruir. A ação mecanica das aguas continua incessante, anos afora, no trabalho aturado de escalavrar a terra despida de sua manta protetora, ravinando-a no sentido de sua maior declividade, a ponto de desnudar, em certos logares enormes blocos de rochas, que surgem clamando contra o processo vandalico de tratar as terras que deles se originaram. Age assim a agua dos aguaceiros como faca de dois gumes; de um lado, constituindo fator mecanico preponderante de esterilização da terra; de outro, atuando, como elemento indispensavel á dissolução e veiculação da seiva no organismo vegetal.

Se bem que a ação nociva das aguas de escorrimento se verifique com mais intensidade nas regiões tropicais e sub tropicais onde a temperatura elevada e as chuvas incessantes se congregam para consumir ou arrastar os elementos mais nobres de que a terra dispõe, não deixa entretanto de ter grande importancia mesmo nas zonas novas de clima temperado. Aqui mesmo é muito comum a rapida decadencia das terras de plantas submetidas ao sistema de cultura a ferro e fogo.

É muito vulgar se instalar a cultura do café nos flancos das montanhas mais ou menos abruptas, de sorte que, quanto mais se acentua o declive do terreno, mais rapida se torna a fuga de sua fertilidade. Terrenos dessa natureza exigem do cafeicultor a mais decisiva solicitude.

Para isso seria necessario uma serie de cuidados, raramente postos em execução nas nossas zonas cafeeiras. Procuraremos, em seguida, resumi-los tanto quanto possivel.

Uma vez que não se possa prescindir de incinerar a vegetação abatida, considerando-se a queimada operação indispensavel á desobstrução do terreno sem grandes despesas e com rapidez, deve-se, ao menos, atear fogo quando a terra apresentar certo grau de humidade — nem muito seca, nem muito humida. Em tais condições se evita a calcinação da *manta*

de detritos organicos que reveste a superficie do solo. Queima-se assim a galharia prostrada mas salva-se o humus.

O destocamento do local seguido de lavras capazes de bem incorporar á terra a mescla de humus e cinza, seria, por certo, a operação mais inteligente apropriada ao caso. Como um verdadeiro tesouro, esse material precioso seria avaramente guardado no seio do solo, destinando-se a alimentar fartamente, no decorrer dos anos, os cafeeiros ai cultivados. Em verdade, esta serie de operações agricolas, posto que onerosas, redundariam em beneficio de alta monta cujo alcance dificilmente os fazendeiros avaliam. A esse respeito diz Fauchère — "O produto da incineração da floresta deve ser considerado como um capital precioso que é preciso conservar para fornecer pouco a pouco as plantas, a medida que elas necessitam.

Segundo observações em Madagascar, eu creio que o peso total da manta de vegetação que cobre um hectare de floresta medianamente densa, pode ser avaliado em 600 a 700 toneladas. Calculando-se em 5 por mil o rendimento em cinza, a incineração da floresta fornece ao solo treis a quatro toneladas de cinza, contendo aproximadamente trezentos quilos de acido fosforico e trezentos a cincoenta quilos de potassa. Esta dose de fertilizantes representa a quantidade de alimento fornecido ás terras de França, nas boas culturas, em 15 a 20 anos".

É preciso notar que o autor não indicou a elevada copia de cal que se encontra na cinza, assim como tambem não computou a enorme quantidade de humus sempre escapado á ação destruidora do fogo, elementos esses de importancia decisiva na alimentação das plantas.

Por aí se vê a extraordinaria importancia do destocamento e da lavra de arrotéa nos terrenos de matos recendesbravados, como impecilhos ao arrastamento pelas chuvas torrenciais do melhor quinhão que as terras podem oferecer aos cafeeiros durante a sua longa existencia.

O arrancamento dos tócos constitue, indubitavelmente, operação carissima e nem sempre ao alcance dos que iniciam abertura de fazendas cafeeiras. Todavia, praticada ou não essa operação, o que se torna indispensavel após o plantio do café é, sem duvida, a defesa contra as enxurradas, principalmente em se tratando de terrenos declivosos. Sobre esse momentoso problema se encontra no meu modesto livro sobre agricultura especial, o capitulo que transcrevemos abaixo: —

"As grandes culturas de café geralmente são feitas em terras de mata, as quais são sempre providas de consideravel estoque de humus acumulado durante muitos anos, Mesmo depois da queimada, que é causa de grande perda de subtancias organicas, a proporção de humus no solo ainda é enorme. As substacias minerais provenientes das cinzas e as que já existem nas profundezas do solo constituiriam do mesmo modo, uma reserva alimentar quasi que inesgotavel, se não fosse o processo defeituoso de tratar os cafezais, como geralmente se verifica na maior parte das fazendas.

A proporção de elementos nutritivos que os cafeeiros retiram do solo durante a sua vida é relativamente insignificante comparada com o enorme estoque desses elementos de que uma terra de mata recendesbravada pode dispor. Então, por que motivo os cafeeiros, cultivados em terras apropriadas, depois de quinze ou vinte anos começam a sentir os desastrosos efeitos do esgotamento de suas forças? E de que maneira se perde uma tão grande copia de principios fertilizantes que a terra contem? Isso tudo se explica facilmente, notando-se que quasi todos os cafezais são instalados em terrenos declivosos e sujeitos ás continuas lavagens pelas aguas das chuvas, que levam em seu seio grande parte dos elementos nobres, indispensaveis á boa alimentação das plantas.

Alem da perda constante da terra fina e dos principais fertilizantes, que vão enriquecer as terras de baixadas, quando não são transportados para as grandes massas d'agua, os cafezais sofrem ainda pelos efeitos perniciosos das erosões profundas, produzidas, lenta e progressivamente, pela passagem das aguas de escorrimento.

Pelo que acabamos de ver, torna-se de grande necessidade a defesa dos cafezais contra as enxurradas, para que não aconteça cousa identica ao que se verificou nas afamadas terras cafeeiras de algumas regiões do Estado do Rio e de São Paulo, hoje consideradas quasi estereis e abandonadas em grande parte.

Não ha quem não sinta o coração confrangido ao palmilhar essas terras outrora cobertas de lindos cafezais e hoje transformadas em samambaiais minados pela saúva e corroidos pelas erosões provenientes da ação esterilizante das aguas. Esse triste fato deve servir de aviso aos proprietarios das fazendas de café situadas no norte do Estado.

E' preciso que a lição aproveite e os fazendeiros tratem de proteger com zelo e inteligencia os seus cafezais se não quizerem legar aos seus descendentes o produto do seu erro: — *uma terra safada e um cafezal aniquilado.*

Os meios que devem ser empregados para impedir o desperdicio da riqueza de uma terra pelas constantes enxurradas, consistem no seguinte: - Logo depois da queimada - necessaria á adaptação do terreno á cultura - e da plantação do café, os terrenos declivosos devem ser sulcados de valetas - traçadas segundo as curvas de nivel do terreno - tanto mais aproximadas quanto mais forte fôr o declive. Desse modo, os regos serão abertos mais ou menos perpendicularmente á maior declividade do terreno, de forma que as aguas que não se infiltram no solo e que tendem a escorrer pela sua superficie são retidas pelas valetas e obrigadas a penetrar na terra.

Se não for possivel abrir os regos, pode-se ainda construir cordões formados de varreduras do cafezal (terra, folhas, ramos secos e outros detritos) as quais acumuladas no meio das ruas dos cafeeiros, constituem verdadeiros diques de defesa contra as enxurradas.

Alem dessa pratica, destinada a impedir o escoamento rapido das aguas pluviais, pode-se ainda auxiliar a fixação das particulas terrosas empregando-se a adubação verde durante os meses mais chuvosos. Por este meio não só se obtem a fixação da terra superficial (que é a mais rica e a mais arejada) por intermedio das raizes das plantas, como tambem aumenta-se a quantidade de humus e principalmente de azoto no solo, caso a planta cultivada seja uma leguminosa.

Se, por qualquer motivo, não fôr possivel o emprego da adubação verde, convem mesmo deixar que as hervas daninhas cresçam em todo o cafezal, no tempo das aguas, afim de evitar a lavagem da terra pelas enxurradas.

Em muitas localidades de São Paulo, o maior cuidado do fazendeiro consiste em conservar os cafezais continuamente mobilizados pelas maquinas agricolas, mesmo durante os meses mais chuvosos. E' verdade que essa pratica torna-se de grande vantagem nas regiões áridas, porque permite conservar no solo a escassa quantidade de agua fornecida pelas chuvas. Mas nas regiões cafeeiras do Sul do Brasil, que recebem anualmente cerca de um metro e meio de agua das chuvas, não ha razão para se empregar os principios da lavoura seca, a exemplo do que se pratica nas zonas de cultura cuja precipitação aquósa é de 500 a 600 milimetros.

Continuando o assunto de nossa exposição, verificamos que são raros, rarissimos mesmo os fazendeiros que procuram retardar o empobre-

cimento do solo, pondo em pratica os metodos de defesa contra as enxurradas apontados linhas atraz. E no entanto se pode dizer sem receio de errar que dos fatores que concorrem mais de perto para a esterilização das terras cafeeiras, ocupa indubitavelmente a primeira plana o trabalho continuo das aguas de escorrimento na superficie dos solos ondulados.

* * *

O esgotamento das terras cafeeiras não corre somente á custa das enxurradas, outros fatores de importancia intervem e todos eles, quer isoladamente, quer conjuntamente, atuam sempre no sentido de ativar o depauperamento do solo. Assim, a decomposição rapida da materia organica nos climas quentes, concorre muito de perto para a degeneração das terras; daí a importancia enorme que se empresta ao papel do humus nos cafezais. Não ha quem não conheça a ação altamente benefica da sua presença nas terras roxas e no entanto poucos são os que se interessam pela manutenção (já não dizemos aumento) de certa proporção de humus no solo.

A princípio é a queimada que destroi, como já vimos, a quasi totalidade da materia organica que a floresta acumulou durante sucessivas gerações, o resto que fica e mais uma porção de detritos vegetais provenientes da capinas, sofrem constantes perdas causadas pelas chuvas violentas e pela energica nitrificação provocada pela alta temperatura. Como se não bastassem ainda esses fatores de destruição da fertilidade da terra, entra o homem com os processos perniciosos de *coroação e esparramação* do cisco no cafesal e assim intensifica o suplicio dos cafeeiros. Antes da apanha, quando alguns frutos estão se formando e outros amadurecendo, a enxada do colono inicia o trabalho da coroação, que consiste na limpeza do solo ao redor dos cafeeiros, para efetuar a colheita. Os detritos vegetais raspados, de mistura com a terra superficial, são acumulados em pequenas elevações, constituindo cordões de varredura em volta das plantas. Estas ultimas avidas de humus, emitem uma infinidade de raizes sugadoras sob o cisco enleirado e quanto mais se acentua a fermentação dos detritos vegetais mais numerosas se tornam as radiculas encarregadas de alimentar a planta. Após a colheita, ao em vez de deixarem as coisas como estão, isto é, os cordões formados com o fim não só de melhor alimentar as plantas como tambem as defender da enxurradas, entram a desmanchar as leiras e a esparramar o cisco, destruindo com essa pratica absurda um numero imenso de raizinhas capilares localizadas sob os residuos em decomposição.

Termina a esparramação de cisco, os cafeeiros iniciam a formação de novas radiculas e quando já vai bem adiantado o trabalho, volta novamente o homem a formar os cordões de varreduras para a colheita e destroi outra vez o tramado das preciosas raizinhas. O cisco do cafezal anda assim de déo em déo, ora espalhado, ora amontoado. Se ele tivesse o dom de raciocinar e de falar diria certamente: eu poderia ser precioso auxiliar do lavrador se me deixassem em paz, acumulado ao derredor das plantas para me transformar em humus, para nitrificar as minhas entranhas para matar a fome das raizinhas famintas. E o homem bem poderia atender, enleirando-o permanentemente.

* * *

A Secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo não se cansa, atualmente, de preconisar, o enleiramento permanente como pratica utilissima e por si só capaz de regenerar cafezais idosos e maltratados.

Não devemos, de maneira alguma, esperar a decadencia dos nos-

sos cafeeiros do norte para aplicar tão util processo em nossas fazendas, principalmente em se tratando de terrenos declivosos. O modo de executar o enleiramento permanente é muito simples e se resume no seguinte: - Abrem-se largos sulcos a arado bem no centro das ruas do cafezal, tanto no sentido longitudinal como transversal. Enchem-se esses regos com o cisco do cafezal e na falta deste com toda a sorte de residuos vindos de fóra. O amontoado de detritos vegetais assim formado é coberto de terra superficial ficando construidos os cordões, ou leiras, especie de marachas. O material dos cordões fica enterrado em parte, formando uma cama de materia organica pouco a pouco decomposta, fornecendo precioso humus ao tramado de pequeninas raizes aí aninhadas em busca de alimentos. Os residuos vegetais provenientes das capinas se deverão acumular sobre as leiras, de modo a substituir a parte que se decompõe e que aos poucos vai sendo consumida.

O enleiramento permanente feito com capricho apresenta vantagem de tal magnitude e concorre tão de perto para a manutenção da fertilidade das terras cafeeiras, que dificilmente se concebe a sua não adoção como pratica corrente, maximé nos cafezais de certa idade e a caminho de fatal aniquilamento. Vejamos as suas principais vantagens: —

1.º — as aguas das chuvas são estancadas pelos pequenos diques e obrigadas a se infiltrar no terreno, evitando-se destarte o seu ravinamento;

2.º — as raizes dos cafeeiros poderão dispor a seu talante de um permanente estoque de humus, capaz de manter em nivel sempre elevado a fertilidade do solo.

3.º — a estabilidade da materia organica nos cordões enleirados é motivo de proliferação de inumeras raizes sugadoras, as responsaveis pela vitalidade das plantas.

4.º — a cama de detritos organicos, que formam as leiras, concorre para a manutenção no solo de um estado de humidade muito conveniente e constitue ainda um meio propicio á multiplicação dos microorganismos ufeis.

Demais, o enleiramento permanente é inconciliavel com as culturas intercalares (milho, feijão, etc.), de sorte que uma vez praticado, essas culturas não mais se poderão realizar nas ruas dos cafezal. Isso constitue incontestavelmente grande vantagem, pois consideramos as referidas culturas intercalares como um dos fatores precipuos do esgotamento das terras cafeeiras. Para se aquilatar da verdade desta alegação basta lembrar que uma *terra de planta* (capoeira ou mata) quando desbravada a ferro e fogo somente tem capacidade para produzir com vantagem uma só cultura de milho, necessitando depois de treis a quatro anos de pousio para recuperar parte de sua fertilidade perdida por esse rotineiro processo. E no entanto um cafezal suporta permanentemente não só a cultura principal (café) como tambem a sucção continua das plantas intercalares, isso durante anos a fio como se a terra não fosse inesgotavel.

* * *

Pelo que ficou exposto, se verifica que a lavoura cafeeira, é verdadeiramente transitoria, tal como vem sendo feita, e assim como ela tambem o progresso de regiões onde se ostenta, virente o mar de cafeeiros. Por onde ela passa deixa atraz de si uma esteira de desilusões, de ruinas de terras estereis, ensaúvadas, vidradas. Foi justamente o que aconteceu no Estado do Rio e em extensa zona de São Paulo outrora coberta de lindos cafezais e hoje quasi que completamente deserta quando não de ruinas. Sômente São Paulo conta 600 milhões de cafeeiros em franca dependencia, graças aos processos defeituosos postos em pratica na sua exploração

Para se ter ideia bem nitida do estado deploravel a que ficaram reduzidas as antigas regiões cafeeiras, chamamos em nosso auxilio o brilhante escritor paulista Monteiro Lobato, transcrevendo alguns topicos do seu precioso livro - *Cidades mortas:*

"Quem em nossa terra percorre tais e tais zonas, vivas outrora, hoje mortas, ou em via disso, tolhidas de insanavel cachexia, uma verdade que é um desconsolo resurte do montão de ruinas: o progresso no Brasil é nomade, e sujeito a paralisias subitas. Radica-se mal. Conjugado a um grupo de fatores sempre os mesmos, reflue com eles de uma região para outra. Não emite peão. E' progresso de cigano - vive acampado. Emigra, deixando atraz de si um rastinho de taperas.

A uberdade nativa do solo é fator que o condiciona. Mal a uberdade se esvai, pelas reiterada sucção de uma seiva não recomposta como no velho mundo pelo adubo, o desenvolvimento da zona esmorece, foge dela o capital e com ele, os homens fortes, aptos para o trabalho. E lentamente cai a tapéra nas alma e nas coisas.

Em nosso Estado, exemplo perfeito ha disso na depressão profunda que entorpece o chamado Norte.

Ali tudo foi, nada é. Não se conjugam verbos no presente. Tudo é pretérito. Um grupo de cidades moribundas arrastam o viver decrépito, gasto em chorar na mesquinhez de hoje as saudosas grandezas de outrora".

Continua o autor mais adiante. "Nos campos não é menor a desolação. Légoas a fio se sucedem de morraria áspera, onde reinam, soberanos, a saúva e seus aliados, o sapé e a samambaia. Por ela passou o café como um Atila. Toda a seiva foi sugada e sob forma de grão, ensacada e expedida para fóra. Mas do ouro recebido em troca, nem uma onça permaneceu ali, empregada em restaurar o torrão. Transfiltrou-se para o Oeste, na avidez de novos assaltos á virgindade da terra nova; ou se transfez nos palacetes em ruinas; ou reentrou na circulação européa por mãos de filhos - familas dissipadores.

A' mãe fecunda que o produziu nada coube; por isso, resentida, vinga-se agora enclausurando-se na esterilidade feroz. E o deserto lentamente reganha as posições perdidas . . .

Aqui foi o Breves. Colhia oitenta mil arrobas! . . .

A gente olha assombrada na direção que o dedo cicerone aponta. Nada mais! . . . A mesma morraria núa, a mesma saúva, o mesmo sapé de sempre . . . De banda a banda, o deserto - tremendo deserto que Atila - Café creou . . ."

Eis, o espetaculo cheio de desolações que nos espera, ou melhor, que espera nossos filhos, netos se continuarem no Paraná a explorar a cultura do café, seguindo os processos arcáicos, rotineiros, eivados de tão criminosa imprevidencia: Façamos tudo para afastar a espada de Damocles que paira sobre a nossa inegualavel região cafeeira e assim evitaremos "a tapera nas almas e nas coisas". Urge opor verdadeiro fogo de barragem ante a formidavel onda de empirismo, que acompanha *pari passu* a lavoura cafeeira desde o Estado do Rio e que atualmente se infiltra velozmente no derradeiro reduto de terra roxa e virgem que a preciosa rubiacea póde ainda contar.

A HISTORIA DA HERVA MATE

POR

DAVID CARNEIRO

O dr. David da Silva Carneiro Neto, filho do coronel David Antonio da Silva Carneiro Filho e de sua esposa d. Alice Monteiro Carneiro, nasceu em Curitiba a 29 de março de 1904.

Fez o curso do Colegio Militar, onde foi laureado.

Conquistou com brilhantismo o titulo de engenheiro civil na Faculdade de Engenharia do Paraná.

É socio da importante HERVATEIRA AMERICANA da firma David Carneiro.

Organisou e mantem um Museu Historico, ao qual empresta dedicada assistencia, permitindo e facilitando visitas de quantos se interessam pelas nossas coisas.

A sua orientação literaria está constantemente voltada para os assuntos de nossa historia.

Colabora em diversos jornais, dedicando-se na divulgação de conhecimentos cientificos por meio de conferencias filosoficas e historicas.

Publicou, entre outras obras: CASOS E COISAS DA HISTORIA PATRIA; SAINT HILAIRE NO PARANÁ, tradução do celebre livro daquele sabio francês; O CERCO DA LAPA E SEUS HEROIS.

A classificação botanica entre nós, do vegetal conhecido por herva mate, é a seguinte: *Familia das aquifoliaceas — genero ilex.*

Miers deu-lhe o nome de ilex curitibanensis, mas ele é mais conhecido pelo nome que lhe deu Saint Hilaire: *Ilex Paraguariensis.*

E' conhecido tambem comunmente por congonha, embora se dê este nome, em nosso Estado, a uma classe particular de ilex.

Faz parte dos habitos dos guaranis desde muitos seculos. Estes, reconhecendo-lhe as qualidades, chamavam-n'o caá (elixir), e faziam as suas grandes caminhadas mastigando suas folhas. O mate era para o guarani algo semelhante á cóca dos quichuas do Perú.

O nome de mate proveio da côr do mate cozido, e sua semelhança com o minério de cobre em fuzão. Foram os jezuitas que o batizaram, e que o introduziram aos poucos entre os colonizadores ocidentais.

Em torno dessa planta formou-se uma lenda meio fetichista, meio catolica, que mostra perfeitamente a época e o meio missioneiro em que surgiu:

Cristo, S. José e S. Pedro foram tão bem agazalhados por um casal de velhinhos e sua formosa filha, que, para recompensar aos páis, tornaram a filha imortal, transformada na arvore do mate.

E' por isso, esplicam, que quanto mais se póda a arvore, mais viçoza fica, no seu dom de imortalidade.

Foram os jezuitas hespanhóes das reduções de Guaira e do Ivaí, que reconheceram no habito dos guaranis, cujo elixir esperimentaram por curiosidade, a grande virtude do alimento de poupança e de terapeutica.

Foram eles que procuraram aperfeiçoar os procéssos de fabricação, utilizando o sapeco dos naturáis e melhorando a secagem, de maneira a evitar-lhe a fumaça.

Foram tambem os jezuitas hespanhóes que levaram o habito ao vice-reinado do Prata.

O uzo do mate veio ser aí uma providencia natural. A agua sendo de péssima qualidade, e produzindo grandes males no aparelho digestivo, só podia ser ingerida depois de fervida. O mate melhorava o gosto. Alem disso a alimentação carnivora habitual ezigia um alimento corretivo como veiculo ás toxinas. Foi ainda o papel do mate.

Tais razões esplicam a velocidade com que seu consumo se generalizou em toda a bacía do Rio da Prata, especialmente do lado de Buenos Aires.

***

Não se sabe quem descobriu no planalto curitibano, a arvore do mate, reconhecendo-a como igual ou similar da ezistente no Paraguai.

Devia ter sido alguem que conhecesse a arvore no local em que foi primitivamente descoberta e que tivesse uzado a bebida em Buenos Aires e já no lado de Montevidéo e Colonia do Sacramento. Essa pessôa teria tido então, idéia do comercio que poderia ser feito entre Paranaguá e a Colonia, si se esplorasse a arvore do planalto.

Isso teria sido em principios do seculo XVIII, porque em 1720 o ouvidor Pardinho escrevia ao governo da metropole fazendo ver que deveria ser revogada a proibição de comercio entre Paranaguá e as cidades do Rio da Prata, especialmente Buenos Aires, Montevidéo e a Colonia do Sacramento.

Pedia ele consentimento para que os moradores de Paranaguá e seus distritos pudessem ir até aquelas cidades levar em suas embarcações os frutos da terra, especialmente madeiras, cal e a congonha que se verificou haver aqui, em abundancia.

Vieira dos Santos nos informa:

«A provizão régia de 19 de Abril de 1722 faculta a livre navegação aos paranaguenses, de poderem ir livremente comerciar em suas embarcações á Colonia do Sacramento conduzindo os frutos da terra, especialmente a congonha para se introduzir em Buenos Aires; e que a introdução desse comercio facilitava aos homens a pratica daquela costa e o fazerem-se por ela novas povoações, em aumento do Estado.»

Em 1720, do reino, alguns curiozos já haviam solicitado do governador capitão general de S. Paulo, um caixão com congonha, com as devidas instruções para seu uzo, sendo então, em cumprimento a esse pedido, enviada herva mate em pó.

Mas o gosto não poderia convir aos finos paladares dos cortezãos de D. João V. Acharam a bebida demaziado selvagem.

Por essa razão nova carta regia, de 14 de Junho do ano seguinte, pedia amostra do mate em folhas — *«visto não ter sido bem aceita em Portugal, a primeira amostra»*.

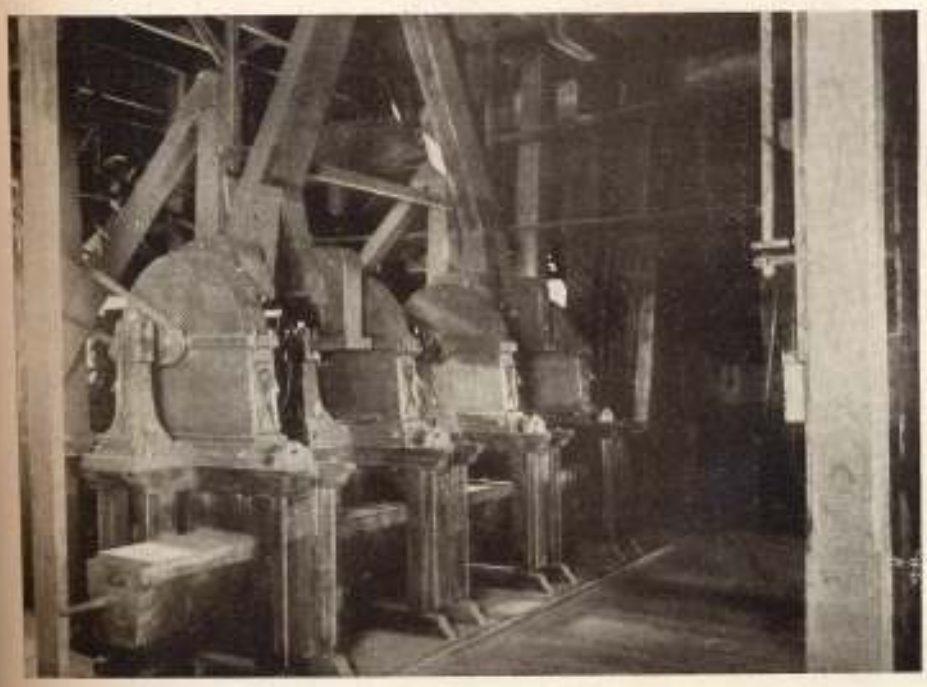
E' de crer que desde aí o comercio se tivesse iniciado. O fabrico era rudimentar. Os preços que a nossa congonha conseguia em Buenos Aires e na Colonia eram muito inferiores ao da herva paraguaia, mas unicamente devido ao defeito de fabricação.

***

Foi ao iniciar-se o seculo XIX, segundo nos relata Saint Hilaire, que *«as circumstancias politicas tendo tornado quazi impossiveis as comunicações do Paraguai com Buenos Aires e Montevidéo, dessa cidade vinha gente em busca do mate a Paranaguá»*.

Os hispano-americanos, porem, sentiram profunda diferença no gosto e julgaram que os vegetais fossem diferentes.

Um homem inteligente, entretanto, veio ver de perto si ela ezistia efetivamente, esperando poder aplicar á arvore daqui os seus conhecimentos tecnicos.



Moinho de mate.



Arvore do mate.



Barbaquá brasileiro, de propriedade do Sr. Ewaldo Thomaszeck, S. Matheus. Moderna instalação de sapecador e secagem. Fornecedor dos Moinhos Leão Junior.



Barbaquá paraguaio.

Esse homem foi o hespanhol D. Francisco de Alzaragaí, que veio «*ensinar o seu fabricamento*, porque se ignorava a maneira de beneficiar e a "enssurruar"».

«*Este ramo*, comenta Vieira dos Santos, *de comercio, é o mais principal da Comarca e tem feito a fortuna de muitos negociantes de Paranaguá, de Morretes e Curitiba, havendo entre eles grandes proprietarios.*»

E continua: «*E' desde aquela época* (inicio do XIXº seculo) *que a cidade resurgiu de suas cinzas e vai renacendo qual nova fenix. . .*»

Vieira dos Santos no seu bom censo pratico comenta que se os paranaguenses fossem mais especuladores, teriam trazido do vice-reinado do Prata no espaço de um seculo «*milhões de riquezas*».

D. Francisco Alzaragai morreu repentinamente entre os curitibanos e aqui foi sepultado «*em um país aonde tanto bem promoveu em sua prosperidade*».

Recomenda Vieira dos Santos ainda, esse nome á memoria dos beneficiados, amantes do bem estar de sua Patria. «*Eles que conservem em memoria, o nome deste bemfeitor estrangeiro. . .*»

***

Quando St. Hilaire esteve aqui, em 1820, recebeu amostras do Paraguai, e possuindo tambem as nossas, esteve em condições «*de mostrar ás autoridades brazileiras, que a arvore de Curitiba é perfeitamente semelhante á do Paraguai.*»

«*Sua identidade me foi mais evidentemente demonstrada,* diz ele, *desde que vi por mim mesmo as arvores de mate plantadas pelos jezuitas nas suas antigas missões.*»

Deixou assim o sabio naturalista francês demonstrado que, si o mate paraguaio era superior ao do Paraná, essa superioridade provinha do preparo.

***

E' sabido como o consumo do mate creceu, por toda a parte, nas Republicas Platinas.

Mas a Argentina nunca foi consumidora escluziva do nosso produto. Nós enchiamos o faltante á importação do Paraguai.

O mesmo não acontecia, porem, com o Uruguai, que historicamente, sempre foi nosso comprador. A sua continuidade, o ter-se habituado ao paladar do mate de nossa fabricação fel-o cliente muito diferente, embora menor, dos eventuáis consumidores forçados que adquiriamos na Argentina.

***

Diz St. Hilaire que em 1835-6 a esportação foi de 84.600 arrobas, num valor de 170 contos.

São quanto ridiculos comparados ao que hoje se esporta.

Depois as relações comerciáis e a esportação creceram sempre.

Em 1840 a esportação se fazia em terços e meios terços de barricas, ou em surrões de couro.

O frete era de 300 réis de prata por arroba.

Levavam a mercadoria as sumacas brazileiras, que tocavam em Montevidéo e Buenos Aires, voltando a Paranaguá.

***

Os tempos mudam, as quantidades esportadas crecem, a forma de esportação se modifica.

Em 1865, a guerra contra o Paraguai abriu-nos francamente o mercado argentino. Por cinco anos a fio o estado do Paraná foi o grande esportador da precioza ilex. Mas, adquirindo embora um ou outro consumidor efetivo na republica Argentina, viamos o beneficiamento espontanio e gratuito dos herváis do Sul de Mato Grosso e do proprio Paraguai.

Este fato é relatado pelos proprios generais brazileiros em seus diarios de campanha.

Assim, o general Francisco da Rocha Calado, declara:

«*Fui então testemunha, durante um periodo de 22 dias, de que nosso ezercito alimentava-se quazi que escluzivamente do mate que colhiamos nos herváis, pois que a falta de viveres não nos permitia longos repouzos.*»

Os brazileiros nem por gratidão (salvo os do Sul), conservaram o habito do chimarrão.

A limpa e a póda nos hervais paraguaios, entretanto, fez com que, depois de 1870, a pequena Republica só vivesse de esportar mate para a Argentina, constatando-se que a produção aumentára consideravelmente.

O comercio foi calmo, daí por diante, com pequenas alternativas, até que a Argentina se tivesse lembrado de fomentar as plantações de Missões.

E' precizo notar entretanto, que o mercado argentino que eventualmente chegamos a ter ás mãos, foi-nos fugindo aos poucos, quer porque as esploraçõis de Mato Grosso e do Alto Paraná estivessem dando bons rezultados, quer porque o contrabando na zona das Missões brazileiras se intensificasse.

Alem disso, a má compreensão dos nossos governantes apressou o transporte para Buenos Aires, dos moinhos de beneficiamento que deviam ficar aqui.

Mais tarde, ainda uma vez, com as revoluções brazileiras de ha dez anos, o impedimento da esportação matogrossense e do alto Paraná fêz uma alta brutal em nosso mercado.

Alta efemera, progresso ficticio, riqueza iluzória.

Depois de 1925, até 1930, o mercado nos foi fugindo rapidamente das mãos, para, hoje, só podermos contar com o Uruguai e o Chile, além do Brazil, ainda pequeno consumidor.

***

Mas comtudo isso, não se deve deixar de ter esperança no consumo universal do mate.

Ele virá a ser um dia, como o café, sem que o seu uzo traga os inconvenientes apontados áquele produto.

ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ

POR

SILVEIRA NÉTTO

O dr. Manuel Azevedo da Silveira Netto nasceu a 4 de janeiro de 1872, sendo filho dos falecidos snr. Manuel Azevedo da Silveira Junior e de d. Guilhermina Miranda Silveira.

Sua terra é Morretes.

Casou-se em 28 de janeiro de 1903 com d. Amelia Alcantara da Silveira.

Tem o curso de filosofia e ciencias pela faculdade respetiva do Rio de Janeiro, da qual é professor.

Fundou com Dario Veloso, Julio Perneta e Antonio Braga o CENACULO, revista que teve formidavel repercussão no Brasil e na qual colaboravam penas dos mais ilustres do Paraná e do resto do país.

Publicou varias obras, entre os quais: LUAR DE INVERNO, em segunda edição; RONDA CREPUSCULAR; O BANDEIRANTE, libreto de uma opera; ANTONIO NOBRE; SALTO DO GUAIRA etc.

Funcionario federal, aposentou-se em alto posto, depois de uma carreira em que exerceu numerosas comissões importantes.

Vive na Capital Federal em contacto com o mundo intelectual.

Meio século faz que desse litoral maritimo, onde os conquistadores de Martim Affonso vieram substituir no dominio aos valentes Carijós, partiu a linha férrea para Curitiba.

Transpondo a *Serra do Mar* n'um assomo tambem de conquista vinha, musculo de aço, pôr o planalto mais proximo do oceano, abrindo uma éra de trabalho e deslumbramento. A energia do genio moderno déra á velha cidade colonial das bordas do *Itiberê* a regalia de fonte precipua da poderosa arteria ferroviaria com que o Paraná tomaria, desde então, maior impulso no impeto da sua vitalidade. Inaugurado ali o seu inicio a 5 de junho de 1880, a *Estrada de Ferro do Paraná* teve como batismo a imperial presença de D. Pedro II. A nós, educados no estridor e na vitoria dos ideais republicanos, parece um caso de lenda esse epizódio, porque a distancia do tempo estilisa e sagra o vulto veneravel do velho monarca a quem o Brasil tambem deveu meio século de paz e honestidade. Em 1881 passou a dirigir as lides da construção o engenheiro João Teixeira Soares, sendo a companhia construtora *(Compagnie Générale des Chemins de Fer Bresiliens)* representada no Brasil por esse outro grande profissional Francisco Pereira Passos, o futuro remodelador da capital do país. Que melhores auspicios poderia aspirar a nóvel linha férrea na marcha do seu desenvolvimento, guiada por tão másculas competencias e tão grandes almas brasileiras.

Teixeira Soares, Pereira Passos, Benedito Otoni, Mauá, colossos do espirito pratico e da fé indomavel, do preceito biblico, perpetuados no bronze dos seus monumentos na Capital Federal, e mais ainda nas formidaveis óbras do seu genio realisador, devem ter o fervor civico da nossa homenagem no momento em que se comemora o 50.º aniversario desse empreendimento que irmanou o primeiro aos outros, na gloria dos mais altos construtores da viação nacional.

Em março de 1882 o presidente da provincia, Carlos de Carvalho, percorria a linha de Paranaguá a Curitiba, solenemente inaugurada a 5 de fevereiro de 1885, com 110.087 mts. de extensão, tendo o ramal de Morretes a Antonina 16.100 mts. Vencida estava a muralha imensa da *Serra do Mar*. "Duende colossal, sempre a montanha é um assombro de pedra".

Vencida a montanha, e a via férrea lhe viera completar a grandeza como vertiginoso signo do genio humano, e permitindo a visão do assombroso panorama descortinado a mais de 800 metros de altura, do abrupto cimo da móle de pedra ás aguas crespas do Atlantico.

E' uma epopeia que se renova diariamente a viagem da Serra, com o comboio a rilhar sobre os trilhos, conforme a sugestiva onomatopeia poetica de Domingos Nascimento, até aos 900 metros de altitude nas lindes curitibanas. Espectaculo de feeria entre explendor e perigos, pela vertigem da altura e a voragem do abismo. Beleza de impressionantes mutações. Ora é o comboio perfurando montes, como na *Volta Grande*, ora é passando em prateleira sobre o aclive da montanha, tal no *Viaduto Carvalho*, óra se nos afigura correr no espaço, alem das nuvens, quando o nevoeiro domina o vale sem par. A passagem da linha férrea teve o seu pecado inevitavel em *Morretes*, que lhe fica â margem; abateu a prosperidade em que vivia a terra do *Nhundiaquara*, antigo emporio comercial do Paraná pela situação de meio termo entre o planalto e a marinha.

Mas a cidade natal de Rocha Pombo tem vida propria; refez-se e progride. Mais óbra de arte que de prestimo comercial, tamanho é o relevo da sua tecnica e a beleza natural que a envolve, não desbancou a vetusta *Graciosa*, rodovia do mesmo modo ligadora do litoral á Curitiba com 80 kls. de estrada para toda especie de veículos de tração animal ou mecanica, esmeradamente reconstruida em 1912. Por ahi se faz hoje em 2 1/2 horas o percurso que outrora custava dois a tres dias de viagem. Por ela se transportaram a Curitiba os imperantes brasileiros em 1880. A *Graciosa* continúa na sua finalidade, e' a *Estrada de Ferro do Paraná*, talvez a maior audacia da engenharia brasileira nesse genero, prosegue tambem na sua faina de conduzir diariamente passageiros e cargas, levando a alma de todo o mundo que sabe sentir a um mixto de encanto e admiração, monumento, que é, do genio brasileiro, no pedestal mais suntuoso que lhe poderia dar a terra das Cachoeiras e dos Campos Geraes. Indice autentico da avançada de um povo na civilisação, a linha férrea já se ha multiplicado no Paraná, ligando-o a S. Paulo e Rio Grande do Sul e continuando a penetração do interior do Estado, a semear povoados no seio dos campos e das matas.

Os bronzes de Turim, Zacco e Lange, homenageando, na estação de Curitiba, a Teixeira Soares, o chefe da arrojada construção; em Rocha Nova, o operario nacional e o estrangeiro que abriram no granito o leito da estrada; e em Paranaguá, recordando os organisadores do trabalho para a gigantesca empreitada; integram mais profundamente o espirito e o coração paranaenses na imponencia da festa comemorativa, pelo concurso da beleza artistica, fundindo na mesma gloria a arte conterranea e a engenharia nacional.

MEMORIA SOBRE O ENSINO E A EDUCAÇÃO NO PARANÁ DE 1690 A 1933

POR

FRANCISCO NEGRÃO

O capitão Francisco de Paula Dias Negrão é filho do capitão João de Souza Dias Negrão e de sua consorte Maria Francisca da Luz Negrão, ambos pertencentes a velhas familias paranaenses.

É consorciado com d. Astrogilda Negrão.

É capitão honorario do exercito por serviços prestados á republica em 1893 durante a revolta da Armada.

É membro do Instituto Historico e Geografico Paranaense, do Centro de Letras do Paraná e do Circulo dos Estudos Bandeirantes de Curitiba.

Publicou numerosas e valiosas obras como: GENEALOGIA PARANAENSE, da qual falta editar o 5.º volume. É um trabalho colossal, abrangendo estudos minuciosos da genealogia das mais notaveis familias do Paraná; AS MINAS DE OURO DA CAPITANIA DE PARANAGUÁ; A CONJURA SEPARATISTA DE 1821; etc., etc.

Redigiu o Boletim do Arquivo da Camara Municipal de Curitiba, editando nada menos de 60 e tantos volumes de mais de 100 paginas cada um com preciosos documentos historicos dos arquivos da edilidade curitibana.

É funccionario aposentado da Fazenda Federal.

O ensino primario

O governo portuguez nunca se preoccupou com o ensino primario de suas colonias; parece mesmo que fazia timbre em mantel-as na mais completa ignorancia.

A febre do ouro, que não se encontrava nunca, fez com que Portugal só visse na vasta extensão territorial do Brasil, um immenso thezouro a desentranhar, para delle tirar o maior lucro, no menor prazo possivel — essa a sua unica missão. Não se cogitava da instrucção publica; nem uma escola régia havia, em todo o territorio brasileiro, até 1770. A iniciativa privada que cumprisse essa missão; cada chefe de familia que se encarregasse de instruir e educar seus filhos varões, que as mulheres não necessitavam desse luxo inutil. Livros? Bastava uma carta de A B C, e, que cada uma adquirisse onde lhe conviesse.

Os povoadores de Paranaguá e Curityba, foram por felicidade nossa, todos homens de certa cultura intellectual e moral, pois pertenciam ás principaes familias Vicentinas, e que aqui aportaram em missões permanentes de caracter militar, no interesse da defeza dos portos e sertões, seriamente ameaçados por Hollandezes e Francezes, na costa maritima, e Castelhanos pelo lado do sertão.

Gabriel de Lara — ao receber a patente de Capitão povoador, poude escolher os seus auxiliares, que, com companhias formadas pelas principaes familias de S. Paulo, quasi todos seus parentes ou contra parentes,

aqui aportaram, em massa compacta, com suas familias, trazendo tudo quanto se tornava necessario á vida, em lugares completamente despovoados, e habitados tão somente por selvagens: — os Carijós.

Os povoadores todos sabiam ler e escrever, pois dos livros e dos actos officiaes existentes, se verifica que nenhum delles assignava de cruz. No requerimento do povo, datado de 1693, pedindo a creação da Villa de Curityba, que é assignado por cerca de 100 pessoas, não se vê uma unica assignatura de cruz, o mesmo acontecendo com os Provimentos de Ouvidor Pardinho, em 1720, tambem assignados por muitos habitantes. Si em Curityba era assim, o mesmo aconteceu em Paranaguá em 1649. Os annaes municipaes, porem, não nos fallam na existencia de escolas régias do ensino primario, quanto mais secundario. Musicos e mestres de capellas ahi vemos varias vezes. Talvez que os povoadores de Paranaguá tivessem frequentado as aulas do Collegio de Piratininga, dos educadores jesuitas, que tão importante papel representou nos primeiros tempos da colonização brasileira, sabido que mantinha o clero integralmente o monopolio do ensino.

Os padres da Companhia de Jesus, do collegio de Santos, desde o anno de 1704, costumavam enviar missões volantes de instrucção, e de pregação evangelica, pelas vilas a começar da Ilha Grande até a Laguna. Paranaguá ficava comprehendido nesse itenerario, por isso viu, por vezes aportarem, em suas bahias, essas missões, da qual faziam parte os Padres Antonio da Cruz e Thomaz de Aquino daquelle Collegio.

O povo e a Camara Municipal de Paranaguá, que, desde 169[illegible] vinham solicitando do Provincial da Companhia de Jesus, a vinda de se[illegible] (6) Padres Religiosos dessa Companhia, para fundarem um Collegio em Paranaguá, para ministrarem o ensino primario e de latinidade á mocidade, em novas supplicas fizeram o compromisso de edificar o Collegio e casas para suas residencias, á custa do povo, e a dar-lhes o dinheiro necessario á compra de escravos para os servir, compromettendo-se a fazer-lhes doações de sesmarias de terras, apropriadas para o estabelecimento de fazendas agricolas e pastoris, para servirem de patrimonio, donde podessem retirar os recursos necessarios á manutenção do Collegio e de suas Missões. Munidos do monopolio do ensino, impunham ao povo esses tão duros encargos, em troca do estabelecimento de uma escola ou de um collegio. Assim fundaram seus conventos e igrejas monasticas em todo o territorio brasileiro.

A Camara Municipal, então Conselho da Camara, concedeu para construcção do Collegio as terras da Ribanceira, então assim denominadas as terras onde foi edificado em 1741, o Collegio dos Jesuitas de Paranaguá.

Ordens régias impediam que se concedessem terras e se permittisse construcções de Conventos e outros estabelecimentos pertencentes a congregações religiosas, sem permissão expressa. O Ouvidor Raphael Pires Pardinho, em correição em Paranaguá, em seus preciosos Provimentos proibiu que o Conselho da Camara tornasse valida essa concessão, ou consentisse na construcção da obra do collegio, antes da chegada da esperada licença régia. Esta só foi concedida a 25 de Setembro de 1738, quando deu inicio á obra, de forma que a inauguração só teve lugar a 24 de Setembro de 1741, embóra a obra não se tivesse concluido.

Os padres jesuitas que desde 1699 haviam chegado a Paranaguá vendo-se impedidos no seu intento, mudaram de plano, e conseguiram que Antonio Mourato lhes fizesse doação da Capella de Nossa Senhora das Mercês situada na Rua da Gambôa desde 1701, quando foi ella transportada para Ilha da Cotinga, onde fôra edificada em 1674, por seu pae Manuel de Lemos Conde, Provedor das Minas de Prata. Nessa Capella fundaram

visoriamente seu collegio de ensino primario, em 1708, que foi conservado até Setembro de 1741, quando, tendo inaugurado o Collegio Jesuita da Ribanceira, destruiram a Capella das Mercês da Rua Gambôa, já em estado de ruina, transferindo o Collegio e Imagens para o novo edificio que acabavam de inaugurar, fazendo — "deixação ao Senado da Camara, das terras da rua da Gambôa, por terem acceitado em troca as da Ribanceira, como recommendou em seus citados Provimentos o Ouvidor Pardinho. A Camara, senhora das terras da rua da Gambôa, as concedeu á irmandade de S. Benedicto, que construiu sua Igreja, no proprio local da Capella da Senhora das Mercês. Foi assim, ahi, o primeiro estabelecimento de ensino primario, mantido em terras paranaenses. Pertence á Ordem Jesuitica, a primasia do ensino em nossa terra, no começo do seculo XVIII.

Foi o seu collegio mantido até 1759, quando se deu a expulsão dos Jesuitas, de toda a dominação Portugueza, e o consequente sequestro e confisco de seus bens, dada a extincção da Companhia, pela Lei de 19 de Janeiro desse anno.

Com o encerramento das portas do Collegio de Paranaguá, bem precaria se tornou a situação do ensino primario local. Portugal continuava a não ligar attenção á instrucção popular. Varias cartas régias impedem a circulação de livros no Brasil, como prohibem a creação de typographias. Em 1747, funda-se uma officina typographica no Rio de Janeiro; ordens régias ordenam seu sequestro e o material é remettido immediatamente para o Reino. Os ricos procuravam no ensino particular, quasi inteiramente entregue a religiosos o remedio para instrucção de seus filhos. Os pobres ou de medianos recursos que se contentassem com os ensinamentos que pudessem receber no seu proprio lar. A missão educadora ficou a cargo dos padres benedictinos, franciscanos e carmelitas, que não possuem a mesma habilidade e o mesmo methodo dos discipulos de Loyola. Diz Vieira dos Santos em sua preciosa Memoria Historica — Vol. 2.º pag. 295, que, de 1770 em diante ficou a mocidade Paranaguense aos cuidados educacionistas dos Snrs. Chryspim Fernandes Ribeiro, Antonio Gonçalves Lopes, Manoel Lobo d' Albertim Lanoya e outros que abriram cursos particulares de primeiras letras.

O grande Marquez de Pombal dá o primeiro impulso á instrucção publica do Brasil, creando por Lei de 10 de Novembro de 1772, o imposto denominado — Subsidio Litterario, em beneficio da Instrucção publica —. Consistia elle em se cobrar 12 1/2 réis de cada medida de aguardente; 320 réis de cada rez abatida no municipio. De 1772, parte o desenvolvimento do ensino e da instrucção publica no Brasil. Criam-se algumas aulas de primeiras letras em algumas villas da Capitania; com esses parcos recursos, que não chegam para cobrir as despezas, pelo que as aulas ou são suspensas ou o professor leva annos e annos á espera do pagamento de seus vencimentos atrazados. Isto faz com que os mestre-escolas fossem quasi sempre de ignorancia assombrosa, e as cadeiras sempre vagas ou sem preencher.

O primeiro mestre escola

O primeiro mestre escola, de que nos fallam os annaes, que exercea o lugar de professor de primeiras letras de Curityba, foi o alferes e Professor Antonio Xavier Ferreira, pae do Padre Ildefonso Xavier Ferreira, que tão assignalados serviços prestou á sua Patria, notadamente por occasião do memoravel grito do Ipyranga, em 1822. Quando foi elle nomeado, não nos mencionam os documentos antigos, só se sabendo que em 1797 já

não mais era elle professor, por ter "deixado de continuar ha mais de um anno" — como se verá da Provisão infra, nomeando seu substituto:

Provisão nomeando Mestre de Primeiras letras de Curityba.

Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça do Conselho de sua Magestade Governador e Capitão General da Capitania de S. Paulo etc. —

«Faço saber aos que esta minha Provisão virem que attendendo acharce vaga a Cadeira de primeira letras da Villa de Curityba, pela deixa de continuar a mais de um anno Antonio Xavier Ferreira que a exercia e a necessidade que ha de se continuar sem interrupção a util e necessaria instrucção dos Vassallos de Sua Magestade, e concorrendo na pessoa de Manoel Texeira de Oliveira Cardoso todas as circumstancias precisas e alem dellas o acharce examinado e aprovado pello Excellentissimo Bispo desta Diocese para o referido Magisterio —: Hey por bem de o prover como por esta faço na mencionada Cadeira das primeiras letras da Villa de Curityba, em concequencia das Ordens de Sua Magestade a quem immediatamente deve requerer a sua confirmação vencendo nella o mesmo Ordenado que percebia o seu antecessor paga pello cofre do Subsidio Literario que se acha na Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda desta Capitania desde o dia em que mostrar abrio a sua Aula. E por firmeza de tudo lhe mandei paçar a presente por mim assignada e sellada com o sello de minhas Armas que se cumprirá inteiramente como nella se contem. Dada nesta cidade de São Paulo aos 26 de Agosto de 1797. (a) Antonio Manoel de Mello Castro e Menezes (lugar do sello) (sic)»

Por sua curiosidade é que acima transcrevemos esta Provisão do Capitão General Governador de São Paulo, que tinha de ser confirmada por S. Magestade El-Rei de Portugal. A habilitação do professor era demonstrada em exame prestado e approvado pelo Bispo Diocesano de São Paulo. Os vencimentos eram pagos pela Junta Administrativa e Arrecadadora da Real Fazenda da Capitania. Isto tudo para um Mestre escola de uma villa de interior.

Exerceu mestre Manoel Teixeira de Oliveira Cardoso o lugar de Professor até o anno de 1814, conforme attestação passada pela Camara de Curityba. Em sessão de 14 de Setembro desse anno, compareceu á Camara o Professor Candido Marcondes de Paula Ribas apresentando sua Provisão do — "emprego de Lente da cadeira de primeiras letras desta Villa" — Em sessão de 5 de Outubro de 1816, por ter no dia anterior fechado sua escola, lhe foi passado attestado de exercicio até esse dia. De Outubro 1816 a Março de 1821, nenhum attestado de exercicio foi passado pelo Senado da Camara, a qualquer professor de primeiras letras como era costume, pelo que suppomos que nesse longo periodo não funccionou escola primaria em Curityba.

Em vereança de 8 de Abril de 1821 — "foi apresentada por Joaquim José Ferreira Bello, sua provisão de Mestre Regio das primeiras letras". — Manoel Antonio Ferreira foi nomeado Professor de primeiras letras por Portaria de 26 de Setembro de 1825, servindo até 22 de Setembro de 182[illegible] com o ordenado annual de sessenta mil réis.

O livro de Termos de Vereanças de Curityba, apresenta uma solução de continuidade, de 13 de Março de 1827 a 20 de Março de 182[illegible] por faltarem varias folhas, pelo que não se pode acompanhar o desenvolvimento dos acontecimentos educacionistas nesse periodo de dous annos.

Mestre de Capella, de Solfa e Harpa Manoel Rodrigues de Sou[illegible] em 11 de Novembro de 1728, apresentou-se com sua provisão de Mestre de Capella, podendo abrir escolas publicas de ler, escrever e contar, [illegible] solfa e harpa. Essa provisão de 15 de Outubro de 1728 do Padre Chris[illegible]

vão da Costa e Oliveira — Vigario geral de Paranaguá, que foi effectuada pelo Bispo de S. Paulo.

Em reunião do Conselho, presente os officiaes da Camara de Curityba, a 7 de Abril de 1698, — "*nella apparesseo o Padre Vigario Antonio de Alvarenga e por elle foi dito que por não ter (em vez de para não ter) differenssas com seus freguezes e com os ditos officiaes da Camara sobre seu ordenado, com sertamos nos com o dto. Rever. do Pe. que cada pessoa de comfição lhe pagasse hum tostão de ordenado por cada anno, assistindo o dto. Pe. como Vigr.º que lhe a toda sua obrigação e assim mais fica neste livro há Rescunho em que fica assinado o dto. Pe. e o mestre de Capella Mel. Alvares, do que hão de levar de missas cantadas, e mais officios que selfizeré na Igreja de que de tudo mandarão fazer este termo etc.*"

Os annaes da Camara de Curityba, anteriores a essa data, não mencionam o nome de outro musico pelo que o consideramos como o primeiro, ao menos no Planalto Parananiano.

Em sessão do Conselho Municipal de Curityba, de 2 de Novembro de 1729, se passou uma certidão de exercicio a Antonio Alvares Freire — "*mestre que serve do canto do orgam*" — (sic). Boletim mensal do Archivo Municipal de Curityba n.º 11, pagina 67. Esse Mestre de coro da Igreja Matriz de Curityba, cantava e tocava orgam.

Os annaes municipaes nos mostram que desde então houve sempre Mestres de Capella em Curityba.

Pode-se dizer que o Governo do Imperio, só em 1827 cogitou seriamente do ensino publico primario do Imperio. A Lei de 15 de Outubro de 1827, da Assembléa Geral Legislativa, sanccionada por sua magestade o Imperador e assignada pelo Visconde de S. Leopoldo, mandou crear escolas de primeiras letras em todas as villas, povoados e cidades populosas do Imperio. Pelo plano do ensino primario — os professores ensinariam a ler, escrever, as quatro operações fundamentaes de arithmetica, pratica de quebrados (fracções) decimaes e proporções, as noções geraes de geographia pratica, a grammatica da lingua nacional, etc. Devia ser preferido para leitura dos alumnos as da Constituição e a da Historia do Brasil.

O concurso foi exigido para o provimento dos cargos. Para o ensino ao sexo feminino ficou adoptado o de prendas domesticas.

Até então, as cadeiras eram creadas isoladamente, sem a generalidade estabelecida nessa epoca. Os ordenados dos professores de primeiras letras foi fixado em 150$000 annuaes por Decreto de 26 de Julho de 1827, do Governo Geral, e estabelecido que o que faltar do subsidio literario para o pagamento dos professores, seja supprido com as rendas geraes.

O Decreto de 30 de Junho de 1821, rubricado pelos Ministros da Regencia permittio a qualquer cidadão, independente de exame ou licença, o ensino e abertura de escolas de primeiras letras. Este decreto foi alterado e regulamentado pela Decisão n.º 8 de 10 de Janeiro de 1828 do ministro Pedro de Araujo Lima, que exigiu das Provincias a relação de todos os collegios e casas de educação existentes, com o nome dos Directores, seus estados civis, idades e naturalidades, si tem licença para ensinar, quaes os fundos que possuem.

Foi determinada a inspecção dos seus estabelecimentos e da estatistica de matricula, frequencia e applicação; methodo do ensino, etc., por — "*ser a instrucção da mocidade um dos primeiros cuidados objectos da paternal solicitude de S. Magestade*" — O cuidado com os bons costumes dos alumnos é — "*a base principal da bôa ordem na sociedade*".

Por Decreto da Assembléa Geral Legislativa, de 12 de Outubro de 1831, a Regencia creou varias cadeiras de primeiras letras, entre as quaes

na Villa de Castro, nas Freguezias de S. José dos Pinhaes, da Palmeira, Ponta Grossa e Colonia Allemã na Estrada da Matta, da Comarca de Curityba, na Provincia de S. Paulo.

Cadeiras creadas nas Villas e Freguezias

A 12 de Dezembro de 1829 o Conselho da Camara representou ao — "Excellentissimo Governo Provincial" — contra a "falta de Mestre para as cadeiras creadas nesta Villa e suas freguezias, apontando como causa a limitação dos ordenados com que foram creadas" — Em resposta a esta representação o Governo de S. Paulo ordenou á Camara de Curityba, que afixasse Editaes pondo em concurso as cadeiras de primeiras letras desta villa, de ambos os sexos, e das freguezias da Palmeira e S. José, conforme officio lido em sessão de 18 de Janeiro de 1830. Parece-nos que, não se apresentaram candidatos a esse concurso, porquanto em Abril de 1832 se publicavam novos editaes pondo em concurso essas mesmas cadeiras, como tambem a cadeira de Grammatica Latina.

Em sessão da Camara de 9 de Outubro de 1832, foram lidos varios officios do Governo de S. Paulo, concernentes ao ensino publico, com os quaes foi recebido um regulamento sobre a instrucção da mocidade, e pedindo informações sobre o regimem adoptado nas Escolas deste Districto.

Em Janeiro de 1833, a Camara de Curityba tratou do pedido de Vicente José de Oliveira, solicitando — "attestação para por-se a cadeira de primeiras letras da Freguezia da Palmeira" — sendo passado o attestado contra os votos dos camaristas senhores Lustoza e Bello. Em sessão de 17 de Julho desse anno se apresentou em Camara Firmino Ferreira dos Santos, com uma Provisão passada pelo Governo de S. Paulo, pela qual fôra elle provido na cadeira de primeiras letras desta Villa, entrando em exercicio de suas funcções a 1.º de Agosto.

Cadeiras de mestras de meninas

Em sessão de 10 de Setembro de 1833 foi lido um officio do Presidente da Provincia dando instrucções para ser examinada pela Camara — "D. Rita Anna de Cassia que se apoz a cadeira de Mestra de Meninas desta Villa", — sendo em sessão de 23 nomeada a comissão examinadora composta do Dr. José Gaspar dos Santos Lima e Professor Firmino Ferreira dos Santos, marcando-se o dia primeiro de Outubro, para ter lugar o exame. A Camara fez para isso grandes preparativos, chegando a mandar demolir paredes da sala das sessões para que tivesse ella mais espaço. Em 2 de Outubro foi communicado ao Presidente, do resultado do exame, por onde se verifica que — "o voto dos examinadores sobre o exame feito a D. Rita Anna Cassia pelo qual a aprovação plenamente por ter a mesma com acerto respondido a todos os quesitos que lhe forão dirigidos, posto em discussão foi approvado" — Apresentou sua Provisão de nomeação em sessão de 11 de Janeiro de 1835.

As primeiras professoras de Curityba

Foi a precursora do ensino feminino no Paraná, D. Ritta Anna de Cassia, a qual foi a primeira Mestra escola. A solemnidade foi digna do acontecimento, a sala onde se realizou o concurso se achava enfeitada e cheia de pessoas do povo, como narram os annaes da Camara Municipal de Curityba.

Exerceu ella o magisterio publico de Janeiro de 1835 a 7 de Maio de 1838.

A Mestra D. Leopoldina — Em 1840 assumiu o exercicio de professora D. Leopoldina Leoniza de França, que serviu até 9 de Janeiro de 1841.

A Mestra do Carmo — Em 21 de Outubro de 1840, D. Maria do Carmo Moraes, desejando concorrer a uma cadeira de primeiras letras de Curityba, requereu á Camara, attestado do seu honesto procedimento e idoneidade; em 12 de Dezembro apresentou á Camara sua certidão, provando ter 21 annos de edade e pedindo que a Camara marcasse o dia em que devia fazer seu exame de professora. A 29 de Maio apresenta sua Provisão de professora e prestou juramento e tomou posse de seu cargo, abrindo a sua aula a primeiro de Junho de 1841.

O professor Baptista Brandão

Em sessão da Camara de 13 de Setembro de 1834, foi lida uma petição de João Baptista Brandão de Proença, em que pede attestado de sua idoneidade para concorrer á cadeira de primeiras letras de Curityba, e em sessão de 22 de Julho de 1835 apresenta sua Provisão de Professor, communicando que pretende abrir sua Aula em 1.º de Agosto desse anno.

O methodo Lancasteriano

Em 1837 sendo estabelecido o ensino mutuo, pelo methodo de José Lancaster, adoptado nas Provincias do Brasil pelo Decreto de n.º 182 de 22 de Agosto de 1825, conhecido por methodo Lancasteriano, se promptificou o Professor Baptista Brandão para ministral-o a seus alumnos e para isso, por intermedio da Camara de Curityba, solicitou do Governo da Provincia de S. Paulo, a remessa dos utensilios necessarios para introduzil-o em sua aula. A Presidencia autorisou a Camara Municipal a fazer a acquisição das mezas, bancos, semi-circulos etc., por conta da Provincia, alem dos remettidos pelo governo, por intermedio da Alfandega de Paranaguá. A Decisão de 17 de Janeiro de 1826, do Barão de Lages, forneceu aos Directores dessas escolas de ensino mutuo, os exemplares do paradigma dos registros necessarios á manutenção das mesmas.

Consistia o methodo Lancasteriano num systhema pratico de ensino, proprio para centros populosos e onde se tornava necessario o ensino de numerosas crianças, por diminuto numero de professores. O methodo era prompto e pouco dispendioso. O professor que mais parecia administrador que regente de escola, tinha por seu maior serviço saber dividir os meninos de accordo com suas aptidões e alcance intellectual. Ministrava lições que eram transmittidas a seus alumnos por meio de verdadeiros alumnos-mestres.

Os mais adiantados transmittiam as lições de seu professor aos seus collegas e condiscipulos, divididos em classes. Aprendiam e ensinavam ao mesmo tempo. Os mais atrazados tinham satisfação em receber as lições atravez dos ensinamentos de seus companheiros mais adiantados; por esta forma ficavam livres do contacto directo do professor. Hoje é o systhema inteiramente condemnado. O alumno precisa sentir o influxo directo dos ensinamentos do Mestre e este deve conhecer a psychologia de cada um de seus alumnos. O ensino individual é preferivel ao ensino collectivo. Este methodo em 1820 se diffundiu por toda a Europa, com alvoroço e sympathia.

José Lancaster impressionado com a carencia de recursos para pagar mestres para numerosas crianças, poz mão á obra, reunindo em uma só escola, em 1805, mil alumnos. A França o adoptou em 1815, a Hespanha, a Belgica, a Russia, a Italia, a Argentina, etc., já a tinham adoptado em 1821. O Brasil adoptou o Methodo Lancasteriano em 1825.

O professor João Baptista Brandão, pediu em Janeiro de 1842 attestado de «cumprimento de seus deveres e assiduidade» e si ministrava suas lições pelo methodo do ensino mutuo, sendo passado attestado affirmativo — «contra o voto do Snr. Lustoza de Andrade, « — quanto ao ensinar o supplicante pelo Methodo Lancasteriano, por constar-lhe o contrario».

A sala das aulas no atrio da igreja

Suas aulas eram dadas, nessa epoca, no atrio da Igreja de S. Francisco de Paula, no alto de S. Francisco. Lecionou o professor Brandão por espaço de 25 annos, prestando assignalados serviços á instrucção da mocidade que muito lhe deve. Jubilou-se a 10 de Setembro de 1860.

Em Outubro de 1835, exercia a missão de professor primario, o Snr. Luiz de França Pereira, e isto o fez pelo menos até 1845.

Em Abril de 1840, o Snr. José Joaquim dos Passos requereu para prestar exame para candidatar-se á cadeira de primeiras letras de S. José dos Pinhaes, sendo para ella nomeado, tomou posse e abriu sua aula em 18 de Agosto desse mesmo anno.

Ensino particular

O Snr. Antonio José Pereira Tinoco Junior, requereu em 6 de Fevereiro de 1843 á Camara Municipal de Curityba, que lhe fosse attestado si é verdade, que em Maio desse anno abriu elle uma aula particular, e a ensinava com methodo a seus alumnos.

O Snr. Luiz de França Pereira manteve, nessa epoca, por alguns annos, um curso primario particular, como tambem ministraram ensino particular os Snrs. João Baptista Ferreira Bello — o professor Bello, o Padre Joaquim de Sá Sottomaior e outros.

Aula de grammatica latina e francez

Em Setembro de 1831, recebeu a Camara um officio do Presidente da Provincia autorisando-a a publicar Edital pondo em Concurso a Cadeira de Grammatica Latina e Francez; em 1833 e 1835 novos editaes de concurso para essas cadeiras, sem concurrentes como o primeiro. A Camara reclama do Governo providencias a respeito, pois pessoa alguma se anima a concorrer nos concursos nessa materia, como as das cadeiras de instrucção primaria, para as quaes — «ha faltas de mestres, pelo limitado ordenado» —. Não admira que isso assim acontecesse, si os lugares de Collector e Administrador do Correio não eram prehenchidos por não haver quem os quizesse exercer, por limitados vencimentos.

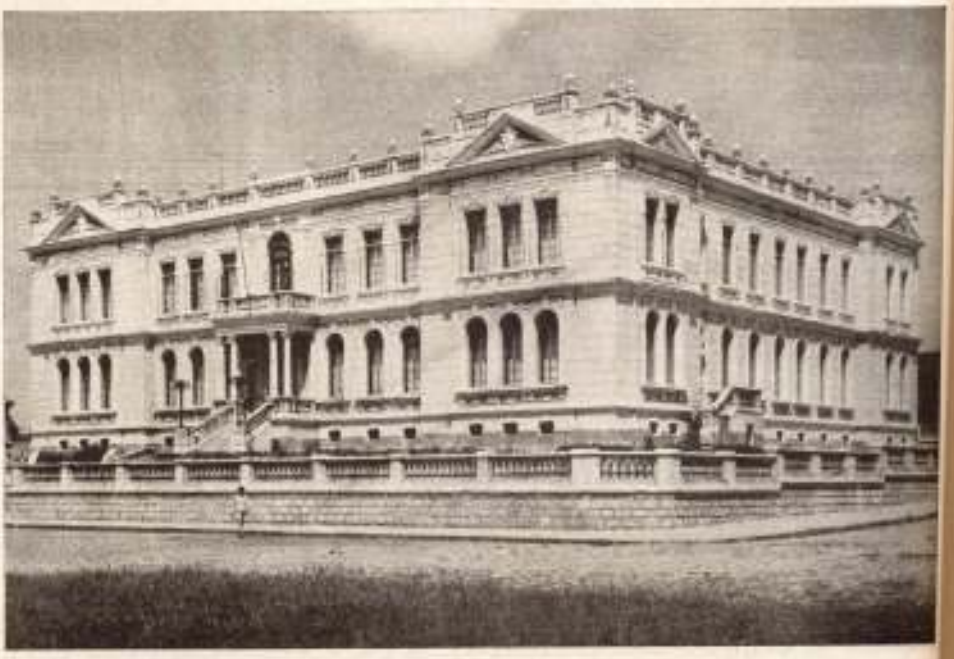
Em 14 de Março de 1836, a Camara de Curityba representou ao Presidente da Provincia sobre esses factos e fez a sugestão da nomeação do Dr. Augusto Lopes de Moura, subdito portuguez, que já vinha ministrando o ensino de latim particularmente, para exercer o lugar de professor dessa materia, interinamente, enquanto corria o processo de sua naturalização de cidadão brasileiro. Em 20 de Janeiro de 1837 apresentou o P



Universidade do Paraná.



Escola Normal Secundaria - Curityba.



Escola Normal de Paranaguá.



Escola Normal de Ponta Grossa.

vimento de sua nomeação por espaço de 5 annos. Serviu elle até 1.º de Abril de 1845, sendo substituido pelo Snr. Manoel Marques dos Santos Torres, que em sessão de 22 de Abril desse anno apresentou seu Titulo de nomeação, abrindo a aula a 30 desse mez. Em 6 de Outubro de 1847, por ter de seguir para S. Paulo, deixou o lugar que foi exercido interinamente pelo professor João Baptista Ferreira Bello, debaixo dos auspicios do Reverendo Joaquim de Sá Sottomaior.



O Lyceu de Curityba

Pela Lei n.º 33 de 13 de Março de 1846, da Assembléa Legislativa de S. Paulo, foram creados os Lyceus de Taubaté e o de Curityba, nos quaes foram creadas as cadeiras para ministrar o ensino das seguintes materias: Grammatica Latina, Lingua Franceza, Philosophia racional e moral, Historia geral e especialmente do Brasil, Geographia e Geometria pratica e Noções geraes de mechanica applicada ás artes. Nenhuma cadeira siquer de arithmetica, embora rudimentar, quanto mais algebra ou mathematica.

Em sessão da Camara Municipal de Curityba, de 23 de Setembro de 1848, foi lido um officio do Bacharel em Direito José Carvalheiro, professor de Philosophia, apresentando seu Diploma e pedindo attestação de ter iniciado o seu curso com a abertura das aulas a 10 de Junho desse anno, — «não tendo feito antes por falta de discipulos» — o attestado foi passado afirmativamente.

As aulas de Latim e Francez do Lyceu foram abertas em 15 de Maio de 1848, e continuaram a cargo do Snr. Manoel Marques dos Santos Torres, que sendo eleito Camarista de Curityba, pediu escusa por serem as sessões nas mesmas horas de suas aulas.

O Lyceu Curitybano funccionou até Junho de 1850, no proprio edificio em que a Camara realizava as suas sessões, no predio sito no Largo da Matriz, na casa do Padre Francisco de Linhares, onde o Senado da Camara realizava suas sessões, emquanto edificava sua séde e tendo esta feito sua mudança para o novo sobrado construido á Praça da Matriz, onde funccionavam tambem as sessões de Jury, e na parte de baixo a Cadeia Publica, continuou o Lyceu na sua antiga séde até 1853, quando o Conselheiro Zacarias mandou construir um predio proprio na actual Rua Dr. Muricy, então Rua do Jogo da Bola, no local onde tem sua séde a Secretaria de Fazenda do Estado. Para dirigir as obras do novo Lyceu, foi nomeado o Snr. Ricardo de Souza Dias Negrão, que cabalmente desempenhou-se desse encargo.



Não consta dos annaes da Camara a nomeação para as cadeiras de Historia, de Geographia e de Noções de mechanica. Ninguem a ellas concorreu; a de Geometria, foi prehenchida, mas o nomeado não assumiu o cargo. A de philosophia e moral só tiveram matriculados dous alumnos, pelo que não funccionaram.

Director do Lyceu

Em 1848 foi nomeado Director do Lyceu o Snr. Joaquim José Pinto Bandeira, que foi exonerado do cargo por Titulo do Presidente de S. Paulo de 14 de Agosto de 1849, sendo em seu logar nomeado o Snr. Dr. Antonio Francisco de Azevedo que serviu até Março de 1852, sendo nessa data exonerado a seu pedido por Portaria da Presidencia, recahindo a nomeação no Dr. Joaquim Ignacio Silveira da Mota.

Commissões e Inspecções das Escolas Publicas e Particulares

Pelo Governo de S. Paulo foram em 1846 creadas as Commissões de Inspecções das Escolas, sendo ellas compostas de tres membros, um de nomeação do Presidente da Provincia e os outros dous pela Camara Municipal, a saber:

CURITYBA:

1 — José Borges de Macedo — Nomeado pelo Presidente da Provincia.
2 — Padre João de Abreu Sá Sottomaior — Nomeado pela Camara Municipal de Curityba.
3 — Dr. Augusto Lobo de Moura — Nomeado pela Camara Municipal de Curityba.

CASTRO:

1 — Joaquim Gomes de Oliveira — Nomeado pelo Presidente da Provincia.
2 — Luiz Antonio de Sá Ribas — Nomeado pela Camara de Curityba.
3 — João Antonio de Sá Ribas — Nomeado pela Camara de Curityba.

S. JOSE' DOS PINHAES:

1 — Manoel Alves Pereira Junior — Nomeado pelo Presidente da Provincia.
2 — Reverendo Francisco de Paula Prestes — Nomeado pela Camara Municipal de Curityba.
3 — Reverendo Ignacio Almeida Faria e Souza — Nomeado pela Camara Municipal de Curityba.

CAMPO LARGO:

1 — Joaquim José Ferreira — Nomeado pelo Presidente da Provincia.
2 — Padre José Joaquim Ribeiro da Silva — Nomeado pela Camara Municipal de Curityba.
3 — Francisco Pinto Azevedo Portugal — Nomeado pela Camara Municipal de Curtiyba.

PALMEIRA:

1 — Domingos Ignacio de Araujo — Nomeado pelo Presidente da Provincia.
2 — Reverendo Gregorio Alexandre Vieira — Nomeado pela Camara Municipal de Curityba.
3 — José Caetano de Oliveira — Nomeado pela Camara Municipal de Curityba.

PARANAGUA':

1 — — Nomeado pelo Presidente da Provincia.
2 — Joaquim Candido Correia — Nomeado pela Camara Municipal de Paranaguá.
3 — Simão José Henriques Deslandes — Nomeado pela Camara Municipal de Paranaguá.
4 — Dr. Filastro Nunes Pires.
5 — Reverendo Padre Domingos Leite Mesquita.

MORRETES:

1 — José Fernandes Correia — Empossado pela Camara Municipal de Morretes em sessão de 16 de Outubro de 1848.
2 — Manoel de Oliveira Cercal — Nomeado pela Camara Municipal em 27 de Novembro de 1846.
3 — Commendador Antonio José de Araujo — Nomeado pela Camara Municipal em 27 de Novembro de 1846.

O ensino em Paranaguá

Já nos referimos ao ensino primario ministrado pelos jesuitas até 1759. Passaremos a mencionar o movimento escolar de Paranaguá, depois dessa primeira phase, baseando-nos nas preciosas Memorias Historicas do benemerito historiographo Antonio Vieira dos Santos, que não nos dá noticias, comtudo, do estado em que ficou o ensino publico até 1783 a não ser para mencionar que a Camara em vereança de 26 de Julho de 1783 representou á Rainha D. Maria I de Portugal, demonstrando a — «necessidade de haver hum professor régio para o ensino das primeiras letras» —. Com isso estabeleceu uma certa confuzão, pois, á pagina 299 de sua citada Memoria, 2.º volume, ainda não impresso, diz que José Bernardo da Silva, Professor Régio de grammatica, foi examinado no anno de 1782 pelo Dr. Gaspar de Souza Leal, Director dos Estudos da Capitania de S. Paulo, e pelo Professor de Rhetorica Padre Francisco Xavier dos Passos e pelo de Grammatica, João Floriano da Silva, sendo aprovado. Exerceu seu cargo até o anno de 1788.

Por Provisão Régia de 28 de Abril de 1788, a soberana se resolveu attender á supplica da Camara, «fazendo mercê a Francisco Ignacio do Amaral Gurgel, do lugar de substituto da Escola de ler e escrever e de cathecismo de Paranaguá, vencendo o ordenado annual de 120$000 pagos pelo cofre de Subsidios litterarios.» Este professor foi um dos mais competentes e instruidos, que tem havido ali, produzindo optimos alumnos. Era elle Mestre Régio da Corte de Lisbôa, aulista da Real Junta do Commercio daquella côrte. Era lente, examinador e cathedratico de litteratura, escripta, arithmetica, orthographia, grammatica portugueza, cathecismo e urbanidade civil.

Mas não se julgue que entrou elle tão logo no exercicio do seu nobre cargo, não; foi preciso que o Escripturario da Contadoria de S. Paulo em carta de 19 de Outubro de 1790, o autorisasse a entrar em exercicio de seu cargo e abrir a aula. Chegado a Paranaguá reclamou elle que desde o mez de Junho sahira de Lisbôa e que até Dezembro de 1790 não recebera vencimento algum, apezar de estar exercendo o seu magisterio, e em 23 de Julho de 1791, communicou á Camara que tinha necessidade de ir a S. Paulo tratar de seus interesses, deixando como seu substituto o Snr. Manoel Lobo de Albertim Lanoya.

Si ganhava elle 10$000 por mez, com quanto ficaria seu substituto?

As memorias de Vieira não nos dizem si voltou ou não o professor Gurgel do Amaral, a exercer seu magisterio, mas dando credito ao que nos afirma o mesmo Vieira, sobre os serviços prestados por esse professor —«de cujas aulas sahiram optimos discipulos, muitos dos quaes tomaram ordens sacras, outros seguiram varias sciencias, e a maior parte se applicaram ao commercio pelos seus bons talhos de letras, tornando-se peritos contadores» — chega-se á conclusão de que foi elle professor em Paranaguá, por alguns annos, vindo a fallecer em 1807, segundo Vieira dos Santos.

Em 4 de Fevereiro de 1808, foi apresentado em Camara uma Provisão do Governador de S. Paulo, nomeando o Padre Antonio da Silva Neves, para professor de primeiras letras, sendo nesse dia empossado do seu cargo, no qual serviu até sua morte, occorrida em 1815. Até 1819 não foi nomeado professor para essa cadeira, sendo em 8 de Setembro desse anno nomeado Bernardino José Alves dos Reis, que já em 1820 não exercia o mister de professor, visto o ordenado ter sido reduzido de 150$000 para 80$000 annuaes, sendo que em 1826 foi o ordenado do professor elevado á 120$000.

Em 11 de Fevereiro de 1826, compareceu em Camara, Hildebrando Gregorio da Cunha Gamito, pedindo para ser examinado, afim de concorrer ao lugar de Professor da Cadeira de primeiras letras da cidade, sendo nomeada a commissão examinadora composta do professor da Grammatica latina — Lourenço Antonio de Almeida, o capitão Bento Antonio da Costa e o alferes Manoel Francisco de Mendonça, pelos quaes foi elle examinado e aprovado.

Em 27 de Maio desse anno, apresentou o professor Hildebrando o seu Titulo de nomeação assignado pelo Presidente da Provincia. Em 1831, foi declarado que seu ordenado era de 120$000 annuaes. Tinha elle nessa epoca 53 alumnos. Em 1835 tinha elle 56 alumnos. Até essa data não havia em Paranaguá escola para meninas pelo que a Camara em 15 de Outubro de 1835, com informação favoravel do Prefeito — Manoel Antonio Pereira, propoz ao Governo a nomeação da Professora D. Joanna Maria de Mello. Varias representações foram feitas nesse sentido.

Em 1841 era Padre Mestre o Reverendo Joaquim José de Sant'Anna. Em Janeiro desse anno o Presidente da Provincia em officio a Camara trata de installar uma escola de instrucção primaria pelo ensino mutuo em uma das salas do Collegio dos extinctos Jesuitas. Mantinha elle tambem uma aula de latinidade.

Pela Lei n.º 13 de Fevereiro de 1844 foi creada em Paranaguá uma segunda cadeira de primeiras letras, para o sexo masculino, sendo para ella nomeado o Padre Albino José da Cruz, que a abriu em 10 de Junho de 1845, com uma matricula de mais de sessenta alumnos.

O ensino de grammatica latina e francez

Por Provisão de 6 de Setembro de 1768, passada no Rio de Janeiro pelo Director Geral dos Estudos, foi nomeado o Padre Ignacio Pinto da Conceição para o cargo de Professor Régio da Grammatica latina, da Villa de Paranaguá.

Em 1782 foi nomeado o Professor Régio José Bernardo da Silva para o cargo de Professor de Grammatica latina, cargo que exerceu até 1788.

Em 1789, por Provisão Régia de D. Maria I, a 15 de Junho, foi nomeado para essa cadeira José Carlos de Almeida Jordão, com o ordenado de 300$000 pagos pelos Subsidios litterarios.

Em 7 de Novembro de 1810, foi passada nova Provisão Régia reconduzindo o professor José Carlos Jordão por mais seis annos, porém já com o ordenado reduzido de 100$000, devendo ao final desse tempo pedir nova Provisão, attendendo já estar exercendo o lugar desde 1789.

Por Provisão de 14 de Agosto de 1817 passada pelo Conde da Palma, foi nomeado Luiz Mariano de Tolosa, professor da cadeira de Grammatica latina de Paranaguá, que, tendo desistido della, foi em seu lugar nomeado o professor Lourenço Antonio de Almeida, que se apresentou em Camara a 16 de Março de 1823.

Já em 1817, havia sido nomeado o Padre Francisco de Oliveira Carvalho, provido desde 28 de Janeiro desse anno para a referida cadeira e por não ter vindo tomar posse della, foi em seu logar nomeado por Provisão de 9 de Agosto de 1819, Bernardino José Alves dos Reis, que foi empossado em 18 de Setembro.

Por Lei n.º 12 de 6 de Março de 1843 foi addicionada á Cadeira de latinidade o ensino da Lingua Franceza. Tendo-se mudado para Santos o Padre Mestre Joaquim José de Sant'Anna, que exercia o lugar de Professor de Latim e Francez desde 1837, foi em seu lugar provido nessa ca-

deira o Snr. João Manoel da Cunha, em 1844, que serviu por muitos annos «— com dignidade nos deveres de seu magisterio, como cidadão mui prestante, cheio de patriotismo e probidade —». Em 1850 manteve elle um curso de recreação philarmonica onde ensinava piano e musica em geral.

O ensino de Psalterio

Vieira dos Santos relata em sua Memoria que em 16 de Maio de 1805, começou aprender a tocar o Psalterio com o professor Manoel Francisco.

Possuia Vieira dos Santos um instrumento desses, e um methodo de estudos nos quaes estudou a musica; esse instrumento que chegou a nossos dias, graças aos cuidados do Maestro patricio Major Bento Menezes, que o teve em seu poder até sua morte, quando foi restituido a um dos descendentes do historiador, que não soube por elle zelar, permittindo que mãos irreverentes o inutilizasse e por fim dessem sumisso nesse instrumento historico.

O ensino particular em Paranaguá

Em 1816, o Professor Luiz Vicente Freire da Fonseca, natural da da Villa de Vianna — Portugal — mantinha um curso primario e intermediario que se manteve até 1819, com bôa frequencia de alumnos.

Em 1831, era mantida pelo Tenente Francisco Felix da Silva uma Escola particular onde se ministrava o ensino primario a 48 alumnos, sendo destes duas meninas; em 14 de Outubro de 1835, essa escola tinha uma frequencia de 39 alumnos e 19 alumnas, segundo informações da Camara em officio ao Presidente da Provincia.

Aulas de desenho, piano e musica

Em 1849 Madame Jessic James e sua filha, montaram em Paranaguá á rua da Bôa Vista um Collegio de instrucção primaria para meninas, recebendo alumnas internas e externas, ao preço mensal de 20$000 as primeiras, as mais pensionistas a 8$000 e as externas a 4$000. As materias do ensino eram as seguintes: Doutrina Christã, Leitura, Calligraphia, Arithmetica, Linguas Portugueza, Franceza e Ingleza, Geographia, Historia, Musica, Piano, Dança, Desenho e Bordado de todo o genero e o mais que faz parte de sua educação completa.

Nöel Guillet, insigne pintor a oleo, manteve em Paranaguá um bom collegio de ambos os sexos, onde ministrava o ensino secundario, com optimo methodo; obrigava o alumno a fallar o idioma cuja materia aprendia. Elle com sua esposa, não só ministravam instrucção solida, como ensinavam aos alumnos a pratica do bem e da virtude em todas as suas modalidades, procurando com seus conselhos paternaes instruir e formar o caracter do alumno.

Em 1853 ensinava em Morretes, como adiante veremos.

Não temos base para dizer, si seu collegio foi estabelecido primeiro em Morretes e depois em Paranaguá, ou si se deu o contrario.

O Dr. Joaquim Ignacio Silveira da Motta, em seu relatorio como Director da Instrucção Publica, apresentado ao Dr. Vaz de Carvalho, diz que Nöel Guillet leccionou Francez em Morretes, em 1857.

Como atraz já ficou dito, em 1850 havia em Paranaguá nada menos de 10 pianos, no dizer do historiador citado, sendo um na escola

de musica do Maestro João Manoel da Cunha, que tambem era professor de latim, outro no Collegio de Educação e 8 em casas particulares, achando-se os Paranaguenses muito adiantados na cultura da musica e artes liberaes, tocando piano com muito desembaraço. Os homens se applicavam tambem á musica, especializando-se contudo no estudo de flauta, violão, rabeca e outros instrumentos, que tocavam com destreza e perfeição.

O «Dezenove de Dezembro» de 2 de Abril de 1856, publica um annuncio em que D. Zoé F. Taulois e suas filhas Gabriella Jeanne e Eugenie V. Cadeac, communicam que em 26 de Março montaram um Collegio em Paranaguá, apresentando um vasto programma de ensino, no qual está incluido piano e musica e verdadeiras noções de moral, de desenho, pintura e trabalhos de agulha. Vê-se por tudo isso que em Paranaguá se achava adiantado, em 1850, o ensino particular não só no estudo das letras, como na cultura das artes liberaes e prendas domesticas. Parece-nos mesmo que Paranaguá tinha a primazia do ensino e as suas aulas e cursos eram mais frequentados que as demais Cidades e Villas da Comarca.

Palmeira

Em sessão da Camara Municipal de Curityba, de 9 de Outubro de 1845, foi apresentado o Titulo de nomeação de Joaquim Ribeiro da Silva, para o lugar de professor publico da escola de primeiras letras da freguezia de Palmeira, sendo elle o primeiro professor publico dessa localidade.

Rio Negro

Em 1845, exercia o cargo de professor de primeiras letras do Rio Negro, Rodrigo Antonio Moreira, que solicitou sua remoção para Palmeira ou Campo Largo.

A instrucção e o ensino em Morretes

Rocha Pombo no seu — Paraná no Centenario —, diz que o historiador Antonio Vieira dos Santos em suas memorias dá informações a respeito do ensino em Morretes da seguinte forma: «No anno de 18[illegible] o capitão José Ferreira Guimarães, habitante desta freguezia, foi o primeiro que abriu uma aula particular na qual dava ensino a 10 ou 12 meninos a alguns seus amigos». Francisco Rodrigues Bacellar, no mez de Setembro de 1821, abriu uma escola particular de meninos e meninas em numero de 30 a 40 discipulos, mediante o pagamento de uma pataca por mez de cada um. João Pereira Barbosa, em Agosto de 1826, abriu uma aula de ingles com 8 a 10 discipulos, que pagavam duas patacas por mez cada um. O mau proceder do professor contribuiu para que esse curso tivesse pouca duração. Felippe José da Silva, natural do Rio de Janeiro, no anno de 1821, abriu uma escola de primeiras letras dos dous sexos, frequentada por cerca de 40 alumnos. Falleceu elle em 14 de Julho de 1839.

Vieira dos Santos, grande amante da instrucção e do progresso, fez varias conferencias, pronunciando patrioticos discursos nas aulas nor nas do professor João Pereira Barbosa em 3 de Setembro, e 10 de Agosto de 1826, narra ella que muito trabalhou em prol da creação de escolas publica primarias em Morretes e em Antonina, desde 1826, escrevendo ao Barão de Antonina e promovendo representações das camaras á Presidencia de São Paulo, até que em Março de 1836 foi creada uma escola primaria em Morretes, sendo pelo Governo Paulista, em 14 de Abril de 18[illegible]

para ella provido o Professor Francisco da Silva Neves, que havia sido previamente examinado perante a Camara Municipal de Paranaguá. Percebia elle o ordenado de 240$000, abriu sua aula no dia 22 de Maio, com uma frequencia de 34 alumnos. Foi elle o primeiro professor publico de Morretes. Em 1850 percebia esse professor o ordenado de 400$000 e sua aula era frequentada por 67 alunos.

Em 1844 a Assembléa Provincial creou uma cadeira para meninas em virtude da representação feita pela Camara Municipal de Morretes em 22 de Dezembro de 1842, sendo nomeada para ella a professora D. Geraldina Amelia de Souza, que em 8 de Novembro de 1846 se habilitou em concurso perante o professor Francisco Silva Neves e o Commendador Antonio José de Araujo.

Nessa representação ao Presidente da Provincia, a Camara salientou o facto de não haver até então uma unica escola para o sexo feminimo em Morretes, que ministrasse o ensino gratuito a meninas pobres. Que só recebiam instrucção as filhas de pessoas abastadas, unicas que podiam frequentar as aulas da escola particular dirigida pela Mestra D. Senhorinha Francisca das Neves, professora de reconhecida competencia, honestidade, religião e bons costumes em cujas aulas se achavam matriculadas 25 discipulas.

Em 1822 achavam-se recebendo ensinamento primario em Morretes 60 crianças de sexo masculino. O recenseamento da população da freguezia, nesse anno foi de 1713 almas, ou sejam 856 homens e outras tantas mulheres.

A população escolar deve ser culculada em 160 crianças de 7 a 14 annos, sendo destas 80 do sexo masculino. Por ahi se vê que só em escolas particulares frequentavam 60 mininos dos 80 existentes na freguezia.

É provavel que dos 20 que não constam estarem matriculados, grande parte delles recebessem instrucção em suas casas. As meninas, naturalmente recebiam instrucção em suas casas, pois, as Morretenses sempre primaram pela intelligencia e cultura de espirito.

Ensino de musica e piano

Em 1847 o capitalista Manoel Miró, alto commerciante em Morretes, indo ao Rio de Janeiro, dali trouxe em sua companhia o professor de musica e piano Angelo Martins Ferreira, para ensinar a sua filha. Mestre Angelo abriu um curso de musica tendo occasião de ensinar piano e canto a grande numero de moças das principaes familias, entre outras as filhas do Tenente Coronel Ricardo José da Costa Guimarães, D. Guilhermina Maria Guimarães, Emilia, Saturnina e Julia; as filhas do Coronel Manoel Gonçalves Marques, Anna e Izabel; as filhas do Commendador Manoel Francisco Correia Junior; do Commendador Hyppolito José Alves; de D. Rosa Maria de Lima. minha avó (Adelina)

Rosa Miró de Freitas aprendeu a musica, piano e canto; D. Joaquina Maria de Lima aprendeu musica e piano e — "cantava divinamente", D. Maria dos Anjos Cordeiro, aprendeu musica e piano; D. Anna Amelia de Siqueira aprendeu musica e piano; D. Belisa Gonçalves de Moraes, filha de Americo Gonçalves de Moraes frequentou a aula de musica; D. Hyppolita e sua irmã Domitilla, filhas do Capitão Hyppolito José Alves aprenderam musica e piano bem como D. Maria Luiza de Araujo, D. Maria Gonçalves de Lima, D. Maria Narciza dos Santos, filha do Coronel José Antonio dos Santos, Candida Gomes, filha de Antonio Luiz Gomes; D. Joaquina da Cruz, filha de Joaquim Antonio da Cruz; Anna Nobrega, filha de Antonio José de Araujo; D. Alexandrina Pereira da Costa, filha do major Antonio Pereira da Costa e muitas outras.

Nöel Guillet, que com já dissemos atraz, manteve optimo collegio em Paranaguá, em 1853, mantinha um estabelecimento de ensino em Morretes, onde elle e sua esposa ensinavam Francez e Portuguez, Arithmetica, Geographia, Historia e outras disciplinas do ensino, ministrado com paternaes conselhos a pratica das virtudes e do bem, formando-lhes o caracter.

Era elle bom pintor de retratos a oleo, tendo executado varios retratos magnificos como os do benemerito historiador Antonio Vieira dos Santos, ora pertencente á Pinacotheca de Curityba, offerecido pelo autor desta Memoria a quem pertencia; os dos Commendadores Modesto Gonçalves Cordeiro, Antonio Ricardo dos Santos, Antonio Alves de Araujo e outros, todos tirados do natural, tendo esses illustres cidadãos pousado especialmente para esse fim, como nos narra Vieira dos Santos. O Dr. Joaquim Ignacio Silveira da Motta, medico notavel e o mais illustre dos Directores da Instrucção publica do Paraná, em seu precioso Relatorio de 1857, diz que Nöel Guillet leccionava Francez em Morretes, nesse anno.

O Estado da Instrucção Publica em 1853

Ao ser installada a Provincia do Paraná, em 19 de Dezembro de 1853, o Presidente Conselheiro Zacarias de Góes e Valconcellos, dá informações minuciosas sobre o estado em que encontrou a Instrucção Publica em seu precioso Relatorio dirigido á Assembléa Provincial. Desse documento extrahimos alguns topicos que aqui inserimos:

"Todas as corporações e funccionarios a quem ouvi acerca do estado da instrucção na provincia, derão-me as mais desfavoraveis informações deste ramo do serviço publico, e assim parece ser, á vista de documentos que tive presente . . . "Nota-se que grande numero de cadeiras providas interinamente por professores, no geral sem as precisas habilitações; que as aulas não são frequentadas na proporção do numero de habitantes do lugar . . ." "Em um paiz como este, onde qualquer carpinteiro ou pedreiro ganha por dia 2$000 ou mais . . . querer que um professor ganhe menos de 800 réis diarios é um absurdo . . . "Convem que o governo seja habilitado com quantia sufficiente á aluguel de casas . . . constranger os professores á alugar a sua custa casas maiores do que precisam para si e suas familias, afim de dar aula á seus discipulos, é um meio indirecto mas bem efficaz, de reduzir consideravelmente os seus já tão parcos vencimentos . . ." "Conforme a legislação em vigor, é licito a cada um enviar as escolas seus filhos, ou deixar de fazel-o. Eu reclamo instantemente da vossa sabedoria e patriotismo disposições severas que tornem o ensino obrigatorio . . . " "Obriga-se o povo á vaccina e elle obedece ou deve obedecer sem reparo, por que é um meio de preservar-se de um flagello fatal." "Ora a instrucção primaria é, por assim dizer, uma vaccina moral que preserva o povo do peior de todos os flagellos conhecidós e por conhecer — a ignorancia . . .".

"Deveis consignar na lei que organisardes, a ideia de haver uma aula para o sexo feminino em cada municipio ao menos . . . É mui para notar que haja villas e municipios, com S. José e Guarapuava, onde o bello sexo não tenha escola para instruir-se em primeiras letras . . . "A instrucção do sexo feminino não só é uma divida sagrada do Estado para essa parte tão importante da sociedade . . . pois é por este meio seguro e efficaz que se pode derramar e generalizar pelo povo o ensino primario e o verdadeiro progresso, visto que a experiencia mostra que ha exemplo de mãi que saiba ler e escrever, cujos filhos, embora por circumstancias deixem de frequentar escolas, não saibão ler e escrever, ensinando-lhes ella nas suas horas vagas aquillo que aprendeo, de sorte



Escola de reforma - Curitiba.



Grupo escolar D. Pedro II - Curitiba.



Grupo escolar - Curitiba.



Grupo escolar - Palmeira.

instruir as meninas é de algum modo crear uma escola em cada familia . . . «Exceptuando-se a cadeira de lingua latina e franceza, existente em Paranaguá, não ha absolutamente ensino secundario na Provincia. . .» «O Lyceu offerece-nos uma historia singular como poucas instituições semelhantes apresentão, porque das 4 cadeiras creadas, a de geographia nunca houve quem a quizesse, a de geometria, foi preenchida, mas nunca exercida, a de philosophia racional e moral, preenchida, teve em um anno 2 alumnos, e a de latim e francez pouco durou, porque, reduzido por lei o respectivo vencimento, não pôde o professor continuar, tendo havido um periodo de tempo, em que só elle existio no Lyceu de que era ao mesmo tempo Director. . .» «A lei de 3 de Maio de 1846, sob n.º 33, que creou o Lyceu desta cidade, tem imperfeições e defeitos que não podem escapar a vossa illustração.» «Primeiramente, parece-me acanhado de mais, o quadro das materias que o Lyceu tinha de ensinar, a saber: grammatica latina e lingua franceza, constituindo a 1.ª cadeira; philosophia racional e moral, a segunda; historia e geographia, a terceira; geometria pratica e noções geraes de mechanica applicada as artes, a quarta cadeira.» «Não sei com que fundamento deixe de ensinar-se no Lyceu arithmetica, e se reduza o ensino de geometria á noções praticas. . .» «Supposto que muito pouco desenvolvido, não deixa de existir ensino particular em alguns pontos da Provincia.»

«Em Paranaguá ha aulas particulares, de primeiras letras, sendo uma dellas frequentada por 35 alumnos.» «Em Curityba, alguns meninos recebem instrucção particular, e assim tambem em Guarapuava, onde communica-me a respectiva Camara — existirem pagas pelos habitantes da villa, aula de musica e da de lingua franceza.» —

O Secretario do Governo Augusto Frederico Colin, em annexo a esse relatorio, apresenta em Quadro n.º 1, uma Relação das Cadeiras de Primeiras Letras da Provincia do Paraná, em 15 de Julho de 1854, da qual extrahimos os seguintes dados:

«CURITYBA:

1.ª Cadeira — Professor João Baptista Brandão de Proença — 54 alumnos.
2.ª Cadeira — Professor José Celestino de Oliveira — 35 alumnos.
Cadeira do sexo feminino — Professora Maria do Carmo Moraes — 28 alumnas.

CAMPO LARGO:

Professor José Pinto Ribeiro Nunes — Interino.

PALMEIRA:

Vaga.

IGUASSÚ:

Professor José Francisco de Medeiros — Interino.

VOTUVERAVA:

Vaga.

SÃO JOSÉ DOS PINHAES:

Manoel Gonçalves de Oliveira — Contractado.

PRINCIPE (LAPA):

Professor Vicente José de Oliveira.
Professora Gertrudes Margarida de Magalhães.

RIO NEGRO:

Professor José Domingues Garcia — Contractado.

CASTRO:

Professor Ignacio Moreira Villela — 41 alumnos.
Professora Maria Candida de Oliveira Vasconcellos.

TIBAGY:

Professor Eduardo Baptista Ribeiro — 17 alumnos.

PONTA GROSSA:

Professor Aprigio Guilherme Antonio — Contractado.

GUARAPUAVA:

Vaga.

PARANAGUÁ:

1.ª Cadeira — Professor Francisco Antunes Teixeira — 55 alumnos.
2.ª Cadeira — Professor Padre Albino José da Cruz — 67 alumnos.
1.ª Cadeira feminina — D.ª Maria Prudencia da Luz — 61 alumnas.
2.ª Cadeira feminina — D.ª Alzira de Paula da Costa Lobo — Interina.

GUARAKESSABA:

Professor Antonio Ferreira da Costa — Contractado — 20 alumnos.

GUARATUBA:

Professor José Francisco de Sant'Anna Neves — 39 alumnos.
Professora Anna Joaquina de Sant'Anna — 24 alumnas.

MORRETES:

Professor Francisco da Silva Neves — 56 alumnos.
Professora Rita Clara das Neves — 23 alumnas.

PORTO DE CIMA:

Professor Antonio José Leite Bastos — 31 alumnos.

ANTONINA:

Professor Joaquim Alves da Silva — Contractado — 37 alumnos.
Professora Anna Joaquina Soares da Rocha — 27 alumnas.

Na aula de Latim de Paranaguá havia uma matricula de 11 alum
nos, dos quaes 6 já traduziam e 5 ainda em rudimentos. Na aula de Fra
cez só haviam 4 alumnos matriculados.»

— Era este o estado do ensino publico e particular por occasi
da emancipação politica do Paraná.

O atrazo não podia ser maior; S. Paulo pouco cuidou da Instru
ção Publica, quasi que nos achamos no mesmo estado de atrazo, de ign
rancia em que Portugal conservou sempre, com sua politica obscurantis
as suas colonias. Mas, o proceder da gloriosa Nação Luzitana, não nos pó
surprehender dada a carencia de seus recursos, para attender ás neces
dades innumeraveis de toda ordem, de que se resentia o collosso que e
Brasil, vastissimo em territorio e com uma população muito maior já,
occasião da separação, que a da nobre Patria de Camões.

Agora vejamos o estado da Instrucção e do Ensino desde a
da installação da Provincia do Paraná, até a data da Proclamação da
publica, a 15 de Novembro de 1889, servindo-nos os dados officiaes
lhidos dos Relatorios dos Presidentes das Provincias e dos Inspectores
Directores Geraes da Instrucção Publica.

Em 1857 o Vice-Presidente da Provincia, Dr. José Antonio
Carvalhaes, no exercicio da Presidencia, em seu Relatorio á Assembléa

vincial, trata da Instrucção Publica do Paraná baseado em Relatorio que lhe foi apresentado pelo Inspector Geral da Instrucção Publica, Dr. Joaquim Ignacio Silveira da Motta, que no dizer daquelle Presidente era um espirito encyclopedico como se tem revelado nos varios ramos de conhecimentos a que tem applicado a sua vigorosa intelligencia.

O Dr. Motta diz que — bem pouco lisongeiro é o estado da instrucção publica da Provincia em 1856 que se conserva quasi no mesmo estado em que se achava outrora na antiga 5.ª comarca de São Paulo. Apenas foram citadas algumas cadeiras de instrucção primaria mas cujo preenchimento foi feito com pessoal fóra das condições legaes.

A falta de escola é um mal, porém uma escola ruim, é uma calamidade.

Confessemos, contudo que de 1846 para cá alguma cousa se tem feito para dotar a instrucção publica de um caracter mais consentaneo com a civilisação do seculo. Além da legislação paulista, que vigora ainda, temos nesta nova Provincia a Lei n.º 17 de 14 de Setembro de 1854, lei do ensino primario e secundario. Em seu artigo 12 instituio esta lei o ensino primario obrigatorio.

No seu entender o Dr. Motta julga essa lei incompleta, por não ter creado o Asylo mixto na Capital, onde se preparassem jovens indigentes, que demonstrassem intelligencia e vocação para o professorado, com a conveniente educação e estudos pedagogicos, conforme foi proposto em seu plano, que era a creação do asylo para o dia segundo o plano do Mr. Rey de Grenoble.

São escolas com accommodações apropriadas para diversos exercicios, onde os meninos passam todo o dia, sahindo á tarde. Os trabalhadores ao sahirem para seus serviços deixam os filhos em asylos seguros. É meio efficaz e economico de proporcionar a instrucção elementar evitando os maus habitos de palavras e acções das crianças.

A Lei n.º 2 de 7 de Abril de 1850 restabeleceu a cadeira de latim de Paranaguá, e creou as de latim e francez de Castro e Principe e creou a de francez e inglez para Paranaguá. Postos a concurso para a de Principe concorreu o Snr. Emilio Nunes Corrêa de Menezes.

A aposentadoria decretada para professores primarios sem habilitação legal e a subvenção a professores particulares em lugares onde as cadeiras se achavam vagas, foram medidas salutares estabelecidas pela Lei de 30 de Abril desse anno, ella em seu artigo 34 instituiu o systema das classes normaes, no empenho de obter professores de primeiras letras para as nessecidades do ensino, uma vez que a Provincia não póde manter uma Escola Normal. Consiste em lançar mãos dos meninos que se distinguem por sua intelligencia e vocação, fazel-os demorar na escola, e guial-os á futura profissão por lições especiaes, empregando-os nos exercicios das differentes classes como alumnos-mestres, com modica retribuição, depois como professores adjuntos, augmentada a gratificação, até que por concurso sejam collocados á testa de alguma escola. Mr. Couvier que era admirador desse systema, julga-o proprio ao espirito de rotina e capaz de impedir o progresso do ensino —: «Todos os defeitos que existem em uma escola se enraizam, o alumno apodera-se delles cegamente».

Aproveitando-se da subvenção official, em Agosto de 1856 Madame Gabriella Jeanne, filha do Engenheiro Pedro Taulois, requereu-a por ter fundado um Collegio em Curityba, onde ensinava as primeiras letras, noções de geographia, historia, arithmetica e lingua franceza.

O grande mal, que tem arredado muitas pessoas do magisterio publico, é a falta de consideração com que são tratados os professores, os pequenos vencimentos que percebem insufficientes a suas subsistencias, a falta de garantias e estabilidade.

Salientando os grandes males do ensino, lembra varias medidas, entre ellas um imposto sobre a herva-matte para com seu producto se poder fazer face ás despezas inherentes á Instrucção Publica obrigatoria, e construcção de predios para as escolas, pois só em Paranaguá funccionam ellas em casas proprias. A acquisição de moveis escolares, mappas e livros é outra necessidade inadiavel, pois na Provincia as escolas estão quasi todas desprovidas delles. Nada se póde esperar de um professor que não tem mezas, nem bancos onde possa acommodar seus alumnos. A desorganisação quanto á adopção dos livros escolares era completa. Até jornaes, manuscriptos, autores forenses e cartas particulares, com suas pessimas redacções e erros grammaticaes, são adoptados para a leitura dos alumnos das escolas, occupando o espirito das crianças, além disso, com frivolidades e rompendo reservas ás vezes, que não convem violar. Trata o relatorio das escolas do sexo feminino, mostrando a influencia que exercem as mulheres na sociedade. A sua educação actua sobre os costumes e o progresso. A sua funcção de mãi e de esposa impõe á sociedade o dever de associar a educação de um á do outro sexo. A mãi que aprendeu, é a verdadeira monitora da familia. Instruir uma menina é abrir-se uma escola no seio de uma familia e proporcionar os meios sufficientes para edificar o espirito e o coração de uma menina.

Em 1856 havia ainda em Curityba um collegio sob a direcção de Madame Cadeac, irmã da directora do collegio de Paranaguá.

O allemão Germano Laister dava lições de allemão em Curityba e se propoz estabelecer o Asylo de que atraz tratamos. Em seguida animado com as palavras do Director do Ensino abriu um collegio, no qual ministrava o ensino de historia, geographia, historia natural, francez, inglez e allemão.

Para professor de primeiras letras se offereceu o Chefe de Secção da Thesouraria de Fazenda, Sebastião José Cavalcante, para ensinar gratuitamente.

Um pouco de estatistica

Pela estatistica organisada pelo Dr. Motta se verifica que o numero de alumnos recenseados nas escolas publicas e particulares attingiu em 1856 ao numero de 1655 alumnos e que a população da Provincia fôra calculada em 70 mil habitantes, o que dava 1 (um) alumno para cada 42 habitantes.

Pelo calculo por nós feito, era de 7.500 o numero de crianças de 7 a 14 annos, pelo que encontramos uma percentagem de 10,7 o/o de meninos que sabiam ler e portanto 89,3 o/o eram a percentagem dos analphabetos, isto tres annos depois da installação da Provincia.

Em 1853	estavam	matriculadas	711	crianças	nas	escolas.
Em 1855	„	„	1.167	„	„	„
Em 1856	„	„	1.655	„	„	„
Em 1857	„	„	1.700	„	„	„

Em 1858 a matricula estava estacionaria, e a percentagem por mil calculada sobre a população official de 84.360 habitantes e o numero de alguns matriculados de 1.700, alcançamos 81,2 o/o de analphabetos.

O presidente Dr. José Francisco Cardozo, em magnifico Relatorio que apresentou á Assembléa Provincial, a 1.º de Março de 1860, trata largamente da Instrucção Publica do Paraná. Salienta defeitos e vantagens do Regulamento de 8 de Abril de 1857, opinando pela obrigatoriedade do ensino decretada em 1854.

Sobre o ensino secundario acha que o Lyceu não tem correspondido ás esperanças que nessa instituição se esperava, pela pequena frequencia que se nota. Em todas as Provincias se nota essa circunstancia. A mocidade que almeja o seu grau academico, prefere fazer seus estudos preparatorios com professores, que mais tarde a tem de julgar, ganhando assim a vantagem de se habilitar no methodo do ensino de cada um delles.

O Lyceu, além disso, luta com a falta de professores que estejam nas circunstancias de effectivamente regerem algumas cadeiras, diz o Presidente Cardozo. Ha excepção de duas, a de Sciencias naturaes que está sendo exercida pelo Dr. Joaquim Dias da Rocha, e a de Mathematica pelo Dr. José Antonio Galvão, todas as demais são exercidas interinamente.

As cadeiras de grammatica philosophica estava sendo exercida interinamente pelo Snr. Candido José Pereira, as de inglez e philosophia pelo Dr. Olegario Cezar Cabussú, a de francez pelo Snr. João Baptista Brandão e a de latim pelo Snr. Emilio Nunez C. Mendes. Deixando de leccionar no Lyceu os Snrs. Americo Romão de Freitas Mussurunga por se ter retirado para a Côrte, e Sebastião José Cavalcante por ter sido nomeado Inspector da Thesouraria de Sergipe. A cadeira de inglez está sendo exercida interinamente pelo Snr. Lucas Antonio Monteiro de Barros.

A estatistica não apresenta differença notavel de percentagem de analphabetisados. Estabelecida a proporção da frequencia com o numero dos alumnos matriculados a razão é de 1 para 8, o que não deixa de ser lisongeiro em referencia a outras Provincias, diz o Presidente.

Em 1862 o numero de alumnos recenseados que frequentavam as escolas era de 2 mil, que dá uma percentagem de 26 o/o da população escolar e uma percentagem de 79 o/o de analphabetos.

No bem elaborado Relatorio que o Dr. João Franco de Oliveira e Souza, Inspector Geral da Instrucção Publica dirigiu ao Dr. Venancio Lisboa, Presidente da Provincia, dá elle uma frequencia de cerca de 2.400 alumnos, nas escolas, em 1872, o que reduz a percentagem de 26 o/o da população escolar, que recebe instrucção, havendo portanto 74 o/o sem receber instrucção.

Trata o relatorio sobre necessidades de casas escolares, de mobiliario, material escolar e na escolha de livros, especialmente os da autoria do grande pedagogo Dr. Abilio Cezar Borges, que devem ser adquiridos e adoptados nas Escolas Publicas.

O Dr. Araujo Abranches, Presidente da Provincia, em seu Relatorio á Assembléa em 15 de Fevereiro de 1875, diz que no anno de 1874 o numero de alumnos das escolas publicas foi de 2.341 e das particulares foi de 562 ou sejam: 2.903 alumnos o que equivale a dizer que a percentagem do analphabetismo ficou reduzida a 69 o/o. Segundo a estatistica publicada pelo Dr. Venancio, o numero de alumnos cotejado com o de habitantes de varios paizes, é o seguinte:

Brasil	1	alumno	por 64	habitantes.
Portugal	1	"	" 32	"
Italia	1	"	" 15	"
Hespanha	1	"	" 14	"
França	1	"	" 8	"
Inglaterra	1	"	" 7	"
Hollanda	1	"	" 7	"
Belgica	1	"	" 7	"
Allemanha	1	"	" 5	"
Suecia	1	"	" 5	"
Suissa	1	"	" 5	"

Entretanto, diz o Dr. Abranches, no Paraná já se conseguiu dar um (1) alumno em cada 28 habitantes.

O ensino primario estava em 1874 assim dividido por sexos: Sexo feminino, 807 alumnas matriculadas em 20 escolas; sexo masculino, 1.534 alumnos matriculados em 36 escolas.

Não descrimina a estatistica, o sexo dos 562 discipulos das 24 escolas particulares existentes na Provincia.

Esses dados tirados do Relatorio do Presidente Abranches são constantes do Relatorio do Dr. João Manoel da Cunha, um dos mais competentes Directores da Intrucção Publica do Paraná. O seu Relatorio distribuido em 1875, é um estudo profundo e completo sobre o ensino publico em geral. O Dr. João Manoel analysa nelle os mais importantes problemas educacionaes. Mostra o dever do Estado para com seus cidadãos, o dos pais para com seus filhos e para com os professores delles e o dever do mestre para com seus discipulos.

Falla sobre o edificio escolar, seu arejamento, insoiação, hygiene, etc.

Mostra a necessidade dos exercicios physico, musica, gymnastica.

Estuda os problemas pedagogicos, compara os methodos de Jacotot, Lemare, Lencaster, o de Flobert, os mais illustres pedagogos de então.

Pede um terreno annexo á escola, destinado ao ensino rudimentar da agricultura. E' preciso, diz elle: que a nação, assim como tem quarteis para seus soldados, hospitaes para seus enfermos, tribunaes para suas justiças, institutos para suas sciencias, tambem levante em cada cidade ao menos, e por emquanto, um edificio publico, risonho e hospitaleiro e que se chame — Escola Publica — ... ornamentado de cartas muraes, mappas, quadros, etc., que são as machinas de centuplicar as forças da intelligencia, de suavisar os processos do trabalho mental...

O mestre, a corporação docente é o fundamento da escola... Fallar sobre discipulos é tocar no mais melindroso ponto da philosophia do direito paterno. Desse ponto decorre a indeclinavel obrigação de todo aquelle que dá a vida a outro sustental-a, dirigil-a e aperfeiçoal-a. A esta obrigação primordial e sagrada dos pais... corresponde nos filhos o direito de serem criados e educados até onde as posses daquelles o permittirem, e emquanto estes não adquirem forças e faculdades para que se possam dirigir e manter...

Si o pai por si não póde dar o ensino ao filho, a lei protectora deu-lhe um vice-pai que o substituirá nesse encargo... é o mestre, a quem o Estado paga para esse fim... Desse direito que o Estado, protector nato de todos os interesses individuaes e de todos os interesses da communidade, dá ao pai, decorre-lhe o dever de compelil-o á obrigação de educar a prole.

"Pais e mãis de familia, sois vós os verdadeiros directores e inspectores de ensino. A causa é toda vossa. De hoje avante tereis uma cadeira de honra em todas as aulas da Provincia, para sob vossas vistas, debaixo de vossa immediata inspecção, todas as semanas, ou ao menos todos os mezes, avaliardes o progresso moral e intellectual de vossos filhos. Não me objecteis com a inopia de vossas habilitações para isso, pois que é tão extremecido o amor paterno e materno, nesta abençoada terra da America que aquelle que não souber há de advinhar o gráo de aproveitamento de seu filho. Chamai muitas vezes o mestre á vossa casa, convivei com elle já que é o depositario do vosso maior thesouro; para que se elle fôr digno desse sagrado deposito, o animeis a guardal-o; e si se tornar indigno dêle o denuncieis á reprovação publica".

A base, diz ainda, desse desconhecido templo, que irradia a luz a todos os povos da terra é — o mestre. O mestre escola sentado em sua obscura e empoada cadeira, está ali a jogar com os destinos da humanidade.

Elevai o mestre, pois; considerai como pai commum de todas as familias o mestre digno de tal nome. Seja elle o conviva obrigado em vossos dias de festim; elle será o vosso companheiro sincero e fiel nos dias nefastos da tribulação... Como a liberdade, é a instrucção uma potencia, pode fazer o bem ou o mal. Duplicando as faculdades do que a possue, torna-o um ente mais elevado, mas não o faz necessariamente um ser mais virtuoso. Não, a escola se propõe a um fim mais nobre e moral. Ella se propõe, mais que tudo, a implantar a morigeração e a dignidade nas almas infnatis que lhe são confiadas; a elevar seus sentimentos e a lançar nas obscuras trevas de seu espirito os almos clarões das verdades que fazem do christianismo o fundamento da ordem social...

Cada menina que fôr doutrinada pelas nossas escolas, será uma futura instituidora no seio do lar domestico... A menina de hoje será a mãi de amanhã... A mãi é a origem dos affectos mais ternos e dos sentimentos mais delicados; é ella que semeia em torno dos pequenos seres que a cercam, na epoca mais melindrosa de sua existencia, os germes das solidas virtudes que devem ser os fundamentos da vida inteira".

Em 1876, pelos brilhantes relatorios apresentados á Assembléa Provincial pelo illustre administrador do Paraná, que foi o saudoso e benemerito Dr. Adolpho Lamenha Lins, o grande colonisador da Provincia, o numero de alumnos matriculados nas escolas primarias do Paraná, sem contar os de escolas publicas, cujos mappas não foram-lhe remettidos, attingiu a 3.336 alumnos e mais 200, calculados cada uma dessas escolas a 25 alumnos, o que prefaz 3.536 alumnos; fica por ahi o numero dos analphabetos reduzido a 61% e o numero de alumnos matriculados reduzido a um (1) alumno por 24 habitantes.

O Presidente Dantas Filho em seu Relatorio de 16 de Fevereiro de 1880, á Assembléa Provincial acha não ser de modo algum satisfatorio o quadro de existirem 21.000 individuos vivendo em completa ignorancia nesta Provincia.

Dá uma matricula de 4.000 alumnos, afirmando que no Paraná gasta-se muito e aprende-se pouco, no dizer de um seu antecessor.

Infelizmente não menciona a população da Provincia sobre a qual fez a sua estatistica escolar, parecendo-nos ter feito seus calculos sobre o numero de 100.000 habitantes, quando eram calculados em 84.360 habitantes, em 1858. Não sabemos como pode o Dr. Dantas encontrar uma população escolar de 25.000 crianças, para della reduzindo 4.000 matriculados nas escolas da Provincia, encontrar 21.000 crianças sem receber instrucção. Em uma população de 100 mil habitantes só poderemos encontrar 13 mil crianças em idade de recenseamento escolar, que como sabemos é dos 6 aos 15 annos; desses, deduzidos os 4 mil alumnos matriculados teremos 9 mil alumnos sem receber instrucção, ou sejam 70% dos alumnos em idade escolar, sem receber instrucção.

A percentagem de 70% de analphabetos era grande, mas não tão grande quanto ainda hoje se quer atribuir: 85%.

Em 1881, o illustrado Presidente Dr. João José Pedrosa em relatorio á Assembléa Legislativa trata largamente da Instrucção Publica e na estatistica sobre elle, eleva a população do Paraná a 150 mil habitantes, o que equivale a dizer que a população escolar é elevada a 19 mil crianças dos dous sexos em idade de 6 a 15 annos, dando uma matricula escolar de

4.050 crianças, e que quer dizer que 79% da população escolar não recebia instrucção em 1880, ou 2,7% da população da Provincia, percentagem muito mais desfavoravel que a calculada em 1875 pelo Dr. Abranches, que foi de 3,3%.

O Dr. Carlos Augusto de Carvalho em seu Relatorio de 1882 diz que as informações dos professores sobre a falta de frequencia de alumnos não póde merecer fé, portanto não se extende sobre a estatistica escolar, e a se dar credito a taes informações seria de 84% a porcentagem dos analphabetos.

O Dr. Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, o benemerito Presidente da Provincia, este grande reformador o bemfeitor da Instrucção Publica, a quem o Paraná tanto deve, em seus Relatorios de 1.º de Outubro de 1883 á Assembléa Provincial e de 22 de Agosto de 1884 ao passar a administração ao Dr. Brasilio Machado, estuda profundamente as nossas necessidades de Ensino, visitando assiduamente as escolas da Capital, onde ouviu mestres e discipulos, colhendo informações complementares, nos relatorios de seus antecessores e dos Directores do Ensino, estudando os regulamentos, consultando mappas de matriculas e frequencias e pelo inquerito rigoroso que procedeu chegou a esta conclusão: "É preciso crear tudo, porque o que ahi está, salvo rarissimas excepções, constitue uma perfeita humilhação".

É triste o quadro que se me apresenta, é triste como um inventario de pobreza e de afflições; a noticia do estado do ensino popular na Provincia, é um diagnostico lugubre dos males organicos que o solapam. É tanto mais triste, sabendo-se que só mui timidamente poderemos recorrer aos recursos que os prospectos pedagogicos prescrevem, porque o estado financeiro da provincia é uma objecção peremptoria e intratavel. A obrigatoriedade foi edictada em lei, mas como uma aspiração platonica, quasi impraticavel. Os methodos pelos quaes se educa e se instrue nas escolas da provincia são antiquados, proscriptos pelas lições da pedagogia, como processos negativos da real cultura do espirito e do caracter. O methodo intuitivo que embebe o espirito da criança na realidade da natureza, e que estuda o objecto e não a palavra, as cauzas e não as noções abstractas, o mundo e seus phenomenos e não o formalismo doutrinal dos compendios, etc., é uma novidade nas escolas publicas, onde o professor é ainda, salvo raras excepções, o famigerado mestre regio, apenas desarmado da ferula e da verga.

Da educação physica nem se pensa, ignora-se que a funcção cerebral depende das condições hygienicas dos orgãos em que se exerce, que o homem é o producto moral do cerebro. A gymnastica escolar, falta absolutamente nas praticas do ensino produzindo o esfalfamento mental que os methodos verbalistas promovem. Dahi o definhamento da raça e os vicios de caracter de que soffre a nacionalidade brasileira, eivada de tibieza, atonia, irresolução e automatismo.

O material escolar é nullo e rudo, os aparelhos educacionistas são obsoletos, a limpeza nem sempre é exemplar, a hygiene é um luxo. O ensino moral cifra-se na recitação mecanica das orações de cartilha e nos inquestos de cathecismo, tudo verbal e doutoralmente imposto e passivamente recebido, onus de que se allivia em breve a memoria e de que se enjôa a actividade versatil das crianças. Mesmo reduzido ás preces de cartilha o exercicio moral está quasi aniquilado pela forma mais nociva — o ridiculo: Em uma escola que visitei, pedi á professora que fizesse recitar a oração dominical por uma alumna, o riso acolheu a lembrança: — "Ellas se envergonham de resar" — disse-nos a mestra. Há falta de bons professores, mas adquiri-los e de onde? Os do Brasil, em geral, não sobrelevão os do Paraná.

Os professores são naufragos de todas as profissões, que se







Rua 15 de Novembro.



Rua 15 de Novembro (em 1877).



Praça Eufrasio Correia (antigamente).



Estação de Curitiba - Praça Eufrasio Correia.

gam no magisterio, como em rochedo esteril, mas soccorredor. O professorado é um emprego a que se provê pela sympathia e pela afilhadagem.

A Provincia do Paraná, não se destaca, valha a verdade, salientemente de suas irmãs, no atrazo em que todas laboram no attinente á Instrucção popular; seria uma excepção negativa a humilhal-a profundamente; si ha alguma que se lhe avantaja, que leva menos tardos os passos nessa vereda, o distanciamento é imperceptivel á lente das exigencias imperiosas da pedagogia scientifica e do progresso educativo do mundo civilisado.

Entre irmãos o fraternisar na desgraça é um instincto, é um dever de coração, mas, ha outro dever e outro instincto que superão aquelles nos povos — é o instincto da vida que só é possivel quando se equilibra com as condições do meio ambiente, é o dever de lutar pela existencia para illudir a implacavel lei biologica da eliminação dos que se não adaptão.

O bom professor é o alicerce fundamental da Instrucção e do ensino, mas só se o pode obter offerecendo-se garantias e o bem-estar presente e futuro. Offereça-se-lhes bons vencimentos, pagos em dia. Se o faça honrar e respeitar, como o sacerdote maximo da sociedade. Cree-se ou restaure-se o Curso Normal porque delle hão de vir bons pedagogos, e com elles renascerá a energia e a grandeza da nossa nacionalidade e a desenvolução brilhante dos nossos destinos.»

— Estes relatorios merecem ser lidos e relidos pelos estudiosos e pelos responsaveis pela direcção da Instrucção popular e da Educação do Paraná.

A natureza restricta desta Memoria não permitte que sobre elles nos alonguemos.

O Dr. Oliveira Bello restaurou o Instituto Paranaense e a Escola Normal, creou grande numero de escolas publicas pela Provincia, subvencionou escolas particulares, dando ás escolas o ensino leigo e secularisado, estabelecendo nas escolas o estudo de educação civica e moral, quer — "mestre em vez de cathecismo" —. Fundou uma escola de — surdos mudos.

Em cada cidade, villa e povoado, instituio uma circumscripção escolar, fiscalisação e propaganda, com sub-divisões districtaes, com o encargo do arrolamento da população escolar e da fiscalisação da frequencia e da distribuição de roupas, calçados e livros aos alumnos indigentes. Erão ellas em numero de 17. A idade da obrigatoriedade da matricula e da frequencia foi fixado entre 7 e 14 annos. Todas essas 17 circumscripções constituiram — o fundo escolar — para fornecimento de roupa ás crianças indigentes, que foi feito com recursos collectados na liberalidade popular.

Conseguiu-se uma attracção para a escola. Em todas as circumscripções eram frequentes as matriculas expontaneas de crianças de aquem ou de alem da idade escolar, ou de outros que residem fora da area regulamentar da obrigatoriodade. A affluencia de alumnos nas escolas obrigou o governo a crear novas escolas. O augmento de matriculas em algumas escolas excedeu a 100%.

A assidua presença dos superintendentes nas escolas tiveram optimos resultados. A percentagem de matriculados nas escolas e que a ellas não frenquentavam, no Rio de Janeiro em 1882, era de 34%.

A media geral da frequencia de 10 circumscripções escolares do Paraná comparadamente com as matriculas foi de 86%, o que é igual á de Philadelphia, que figurá no lugar de honra da estatistica americana, no dizer do Dr. Oliveira Bello. A matricula de todas as escolas da Provincia, inclusive as da Capital, foi em 1882 de 4.019 alumnos com a frequencia calculada de 34%.

Em 1883 só em Curityba a frequencia foi de 1415 alumnos nas

escolas publicas primarias e mais 1579 que frequentam escolas noturnas subvencionadas e particulares ou sejam 2.994 e mais ainda 9 surdos mudos.

A frequencia geral das escolas publicas nas 17 circumscripções da Provincia foi de 5.525 alumnuos, com a media de frequencia, como acima dissemos, de 86%, percentagem brilhantissima que muito prova em favor do ensino obrigatorio, quando dirigido com a vontade e resolução firme de um administrador da altura do grande espirito que foi o emerito Dr. Luiz Alves Leite de Oliveira Bello.

Passemos agora a nos referir ao que sobre a Instrucção Publica do Paraná disse em 3 de Maio de 1886 o benemerito e dynamico Presidente Dr. Alfredo d'Escragnolle Taunay, um dos mais illustres administradores do Paraná, em sua brilhante exposição ao passar a Administração da Provincia ao seu sucessor:

"A Instrucção Publica, este importante ramo do serviço publico prendeu bastante a minha attenção, mas, nelle só consegui aquillo que era consentaneo com os escassos meios de que podia dispôr. Não me cansei de visitar escolas, pelo grande numero de localidades que percorri, estou mais ou menos habilitado a formar juizo seguro a respeito da Instrucção Publica do Paraná.

Achei no geral e com raras excepções, um professorado bastante acanhado em suas vistas e processos de ensino, mas que busca cumprir o seu dever, transmittindo aos seus alumnos aquillo que mais ou menos sabem. Quasi sempre a quantidade de crianças, a educar é muito superior ao numero de escolas creadas. E' um clamor geral. Todos os centros de população, todos os pais, pedem escolas para que os filhos saibão, pelo menos ler e escrever. Neste ponto, não ha necessidade do ensino obrigatorio, coacção empregada por alguns governos europeus, afim de obrigarem meninos a frequentarem as escolas leigas, substrahindo-os assim á influencia do clericalismo. Convem que se faça o arrolamento escolar e a comparação da frequencia e da matricula.

O livro não é tão necessario aos alumnos, com o é um bom pedagogo, que deve ser para seus alumnos um livro completo, a que o methodo intuitivo, o unico racional, tem de dar os maiores desenvolvimentos sem os processos positivamente barbaros da soletração e de outros mais ou menos aproximados e que dependem só de esforços da memoria, mas ir apropriando os conhecimentos e explicações á intelligencia do seu alumno, acordando-lhe o desejo e ambições de saber e aprender. Não ha dinheiro que pague um bom educador da mocidade.

Em 1885 existiam na Provincia 246 escolas, sendo:

Publicas:	Para sexo masculino	69	
	Para sexo feminino	39	
	Promiscuas	60 . .	168
Subvencionadas:	Para sexo masculino . .	37	
	Para sexo feminino	5	
	Promiscuas	10 . .	52
Municipaes:	Para sexo masculino	5 . .	5
Particulares:	Para sexo masculino	4	
	Para sexo feminino	1	
	Promiscuas	16 . .	21
		Total . .	246

O total dos alumnos matriculados elevava-se a 6.789 e o dos frequentes a 5.214 o que dá uma percentagem de frequencia de 76%.

Em 1886 o Director da Instrucção Publica Dr. Luiz Antonio Pires de Carvalho e Alburquerque em rapida exposição apresentada ao Presidente Dr. Faria Sobrinho, dava na Provincia o numero de 252 escolas publicas, subvencionadas, municipaes e particulares, incluindo entre estas 3 escolas regimentaes com o numero total de 6.479 alumnos matriculados nellas, e com a frequencia de 5.170 crianças, havendo um percentagem de 79% entre os matriculados e os que frequentaram as aulas.

Em 1888 haviam-se matriculado nas escolas da provincia 6.848 alumnos, com uma frequencia de 5.486, havendo uma percentagem destes sobre os matriculados de 80%.

Era este o estado da Instrucção Publica do Paraná aos 15 de Novembro de 1889. Em uma população escolar de 19.260 crianças de 6 a 15 annos, apenas 6.848 se achavam matriculadas nas escolas, portanto 64,5% não alphabetisados.

O ensino e a instrucção actual

Até o anno de 1903, houve varias reformas nos Regulamentos da Instrucção Publica do Paraná. Infelizmente o serviço de estatistica escolar não era mencionado nos Relatorios dos Governadores e Presidentes do Estado, que sobre o assumpto eram os mais laconicos possiveis. Nesse anno, vemos um tentativa do Governador Dr. Francisco Xavier da Silva na sua Mensagem ao Congresso Legislativo. Diz elle que em 1903 funccionavam 198 escolas de instrucção primaria, sendo 55 do sexo masculino, 29 para o feminino e 114 promiscuas. A regencia das escolas existentes estava a cargo de professoras em mais de dous terços dellas. A matricula attingiu a 8.441 alumnos, dos quaes 4.748 do sexo masculino e 3.693 do sexo feminino; em collegios particulares a matricula attingiu a 3.288 o que eleva a 11.729 o numero total da população escolar (sic) o que não é a verdade, pois, esse numero representa o total dos alumnos matriculados e não o da população escolar, que baseado no computo de 400.000 habitantes, dessa Mensagem, dará um total de 40.000 crianças em idade escolar.

Não receberam instrucção 28.271 ou sejam cerca de 71% da população escolar. No Relatorio do Illustre o operoso Inspector Geral do Ensino Snr. Professor Cezar Prieto Martinez apresentado ao Secretario Geral do Estado, diz elle que em 1922 nos estabecimentos de ensino publico do Estado houve a frequencia de 34.274 alumnos, sendo na Capital 8.189, havendo um augmento de 3.471 sobre o movimento de 1921; de 16.763 sobre o de 1920 e de 17.832 sobre o de 1919. Note-se bem que o Professor Martinez se refere á frequencia dos alumnos e não á matricula de alumnos, o que é couza muito differente.

Trinta por cento das crianças matriculadas não têm assidua frequencia nas escolas. No numero dos 34.274 não se acha incluido o numero de 10.568 alumnos das escolas particulares, como informa o Inspector Geral, por onde se vê que esse numero fica elevado a 44.842. Si a esse numero acrescentarmos 30% de differença entre a frequencia e a matricula teremos mais 13.452 alumnos ou sejam 58.294 matriculados.

Si calcularmos a população do Paraná, em 1922 em 600.000 habitantes e dividindo esse numero por 70 que corresponde ás diversas idades da vida humana e si multiplicarmos esse numero por 7, que corresponde á idade escolar (de 7 a 14 annos) teremos: 600.000 : 70 e x por 7 = 60.000 crianças em idade escolar, ora sendo a matricula de 58.294 crianças, segue-se que só 1.706 crianças em idade escolar deixaram de receber instrucção, em todo o Estado. Fazendo-se ainda abstração da differença dos

30% entre os matriculados e os que o Relatorio dá como frequentaram as escolas 44.842, temos ainda o numero de 15.158 crianças que não receberam instrucção, em todo o Estado, em 1922 ou sejam — 25% da população escolar.

Calculada a população de Curityba em 100.000 habitantes em todo seu districto, a população escolar será de 10.000 crianças de 7 a 14 annos e mais 40% para alumnos dos cursos superiores de idade de 15 a 21, ou sejam mais 4.000 alumnos, teremos para esta Capital um total de 14.000 alumnos de idade escolar. Sendo o numero dos que frenquentaram as escolas publicas e particulares de Curityba, calculado pelo professor Martinez em 13.134, segue-se que somente 866 crianças deixaram de receber instrucção, ou sejam: 0,06% da população escolar. Veja-se bem, pouco mais de meio por cento é a porcentagem do analphabetismo de Curityba, a menos que os dados que nos foram fornecidos pelo Relatorio do Professor Cezar Prieto Martinez, não sejam verdadeiros.

Quando dirigimos, em 1921 a 1923, o serviço de recenseamento militar na Villa de Teixeira Soares, que fica no Interior do Estado, a 270 kilometros afastado de Curityba, tivemos occasião de alistar a população masculina, de idade comprehendida entre 17 e 45 annos de idade. Nessa occasião, tivemos opportunidade de verificar, pelos dados escrupulosamente por nós colhidos que a percentagem dos analphabetos do sexo masculino não attingia a 30%. O das crianças do sexo feminino não foi por nós estudado, mas não estará muito afastado dessa media.

Igual resultado colhemos, nas investigações que fizemos na Chefia do Serviço de Recenseamento militar de Curityba pelas listas fornecidas pelos Presidentes das diversas Commissões Municipaes desse recenseamento.

O digno Commandante do 15.º Batalhão de Caçadores, interpellado por nós sobre o numero de sorteados analphabetos alistados em seu Batalhão, respondeu: — «dos 400 sorteados que me foram enviados e incorporados ao meu Batalhão, só 8 se declararam não saber ler, nem escrever, mas, cheguei á conclusão, que, mesmo estes, tinham rudimentar instrucção».

Si é esse o estado da instrucção, muito temos feito e caminhado; mas a educação terá caminhado a par com a instrucção? Essa interrogativa deve ser respondida pelos responsaveis pelo ensino. Que temos feito no sentido da educação moral, da educação civica, da educação politica, da educação economica, em sua plena accepção, do povo brasileiro; no preparo da criança para os embates da vida futura, para a luta de competições commerciaes, industriaes e agricolas? Nada, quasi nada. A criança tudo ignora neste particular. Dahi a imprevidencia do Brasileiro, a falta de preoccupação pelo futuro, de forma que, não ha a economia tão necessaria á grandeza nacional, como ao conforto e bem-estar da familia após a morte do seu chefe ou um fracasso commercial delle. O mal não é só nosso, é nacional. Infelizmente, em vez de nos corrigirmos, vemos o luxo campeiando em todos os cantos da nação. Uma industria é prospera, attinge aos limites da grandeza maxima? Esperemos o reverso. O industrial nacional edifica custosos palacios, compra magnificas limousines, faz duas ou tres viagens á Europa ou ás Republicas do Prata, e quando a crise o attinge, grita contra os Governos, que não auxiliam a industria. Com o commercio dá-se o mesmo. Falta-nos o senso pratico e o principio da economia.

Não se resolverá o ensino educacionista brasileiro, emquanto não se estabelecer por todos os angulos do Paiz, em todas as villas, cidades uma — Escola Profissional —, para meninos e meninas, onde sejam e

cazmente ministrados os conhecimentos rudimentares das profissões mecanicas, agricolas e industriaes, applicadas ás necessidades e uzos domesticos, afim de que o estudante possa adquirir o habito de economia, com os recursos ao seu alcance e com seus proprios esforços; nada desperdiçando, pois que nos proprios detrictos, muito ha a aproveitar.

No programma dessas Escolas devem ser incluidas noções fundamentaes de hygiene do corpo e da habitação e do mais que se tornar necessario á vida, á saude e ao vigor do homem. Os dirigentes desses estabelecimentos, devem ser escolhidos, não entre os *Doutores e Burocratas*, e sim entre os profissionaes julgados competentes. Todo cidadão deve possuir uma profissão.

Quem não sabe executar, não póde mandar. O serviço militar póde se tornar factor importante da educação nacional. Eleve-se o tempo do serviço a 2 annos, um terço desse tempo, destine-se ao serviço propriamente militar, outro terço deve ser applicado ao serviço das industrias, ensinando-se o soldado a preparar arreiamentos, sapatos, bonets, equipamentos, fardamentos e tudo o que se tornar necessario á vida militar, para isso em todos os Quarteis deverão ser montadas officinas proprias. O terceiro periodo, de oito mezes, deve ser reservado á lavoura e industrias a ella applicadas, afim de que o exercito possa ser abastecido com a producção dos proprios soldados.

Nesses tres estagios da vida militar, muito terá a lucrar a disciplina, pois o soldado occupado efficazmente no serviço não se dedica ao vicio e á ociosidade e ao terminar o seu tempo de serviço, levará para o lugar de sua anterior residencia, os ensinamentos adequados a viver por si, pois teve occasião de aprender os conhecimentos necessarios a sua vida futura e a se tornar homem util e necessario á si, á familia e á Patria.

A mulher tambem foi arredada bruscamente das suas verdadeiras funcções.

As reformas sociaes operadas na velha Europa, após a grande guerra, vieram perturbar a organisação social anterior, em que a mulher era a *rainha e senhora* do lar, para atiral-a na luta de competição com o homem; situação em que ella só sahiu perdendo. Não podemos nos alongar, nesta Memoria, como desejavamos, sobre os inconvenientes desse estado de cousas.

O leitor já se acha convenientemente inteirado delle, pela visão nitida das cousas. A mulher precisa ser solidamente amparada e encaminhada afim de que possa voltar ao *pedestal* donde nunca devêra ter sahido.

Crie-se para ellas escolas de prendas domesticas, atelieres de costuras, de objectos de moda, chapéos; ensine-se-lhes a arte culinaria, etc.

Prepare-se-lhe para enfrentar com firmeza e competencia, os embates da vida, tornando-as esposas e mãis carinhosas e dignas. Só assim poderemos nobremente triumphar da voragem da actualidade.

Organização do ensino no Brasil

O que nos cumpre fazer

Do illustre Professor Dr. Fernando de Magalhães são as palavras que se seguem, excerto de um brilhante discurso seu, pronunciado perante a Assembléa Constituinte: "Certamente não pretendo restaurar aquelle velho molde universitario, criação disciplinar ou reaccionaria, nascida para a servidão tradicional ou para a rebeldia nova. Penso numa Universidade capaz de criar a consciencia nacional que nos falta. Aqui, neste paiz, o problema é radicalmente diverso. Por toda a parte, a consciencia nacional constróe

e anima os centros universitarios. No Brasil, em que a alma popular se transferiu inadvertida e insensivelmente do liberalismo de uma dynastia para o absolutismo crescente dos reis a prazo curto, á Universidade compete o trabalho de criar o cidadão.

"É mais facil criar do que transformar o cidadão. Grande será já o serviço das gerações actuaes, compenetradas de que nada valem e certas de estar a redempção de sua culpa na formação de melhor gente. Confessemos o nosso erro e preparemos os novos homens, ao contrario das Escripturas, fóra da nossa imagem e da nossa semelhança.

O ensino primario

"Para isso, precisamos de professores. Os programmas de governo, as plataformas eleitoraes aborrecem repetindo promessas murchas e renovando idéas andrajosas. Melhor é procurar quem saiba educar, e aos nessas condições offerecer homenagens e prestigio para que elles remodelem o Brasil. Um ensino primario attractivo e protector: dê-se saude e trabalho ao adulto, e á criança o tecto que a preserve de todos os males e a eduque na compreensão do seu dever de brasileiro. O ensino primario, artificial, com tempo escolar reduzido, horas minguadas de exercicio, é tão rapido que não apaga a impregnação de miseria e decadencia dos casebres perdidos no abandono da natureza.

"A escola primaria tem de ser o centro de pequenas greys, centros de philantropia e de instrucção. Até hoje, as cidades populosas nasceram da ambição humana; já é tempo de surgirem da fraternidade as cidades de amanhã.

"Aparelhe-se a escola primaria rural, e educandario, para o ministerio da eugenia. E a eugenia é a sciencia que forma os paes conscientes, os filhos sãos e os lares felizes. Toda a gente nova receberá instrucção sobre suas immediatas necessidades. Instrucção nacional e instrucção regional. Consegue-se assim confederar o trabalho e a producção, criando o amor á terra e a confiança na sua prodigalidade O urbanismo, filho turbolento e deslumbrante do capitalismo, enuclea o paiz centrifugado de energias productoras, e illudido na plethora humana citadina, onde a aventura dos audaciosos corrompe a indolencia dos desoccupados. Conhecendo as possibilidades regionaes, desde logo o mestre, com apparelhamento adequado, indicará as riquezas de cada canto e o meio de aproveital-as. Conhecer e approveitar estas riquezas, em beneficio da patria commum é dever do cidadão. Ensinemos este patriotismo, assim simplificado, sem melindres nem arreganhos, e nada deterá o surto victorioso do idealismo contra o caciquismo. Instrucção primaria attractiva, protectora e obrigatoria. Obrigatoria tambem a instrucção immediata, intermediaria, adextrando no trabalho manual e na orientação profissional. É a época de classificar os valores e distribuil-os com proveito. Onde o lar não existir, a fraternidade o instalará em taes casos, para a instrucção primaria e para a intermediaria o lar adoptivo espiritual é imprescindivel. A Nação deve perfilhar os desvalidos do afecto e da fortuna.

Ensino secundario

"Instrucção secundaria integral para os que se destinam á sabedoria.

"Instrucção basica para os technicos. Nenhuma carreira liberal sem instrucção secundaria completa; nenhuma carreira utilitaria sem a instrucção secundaria technica. Até os dezoito annos durará a aprendizagem humana; só dahi em deante devem ser permittidas as actividades individuaes ou

preparações scientificas. Institutos padrões de instrucção secundaria. Lyceus em varios Estados da União. Parallelamente, a liberdade de ensinar fiscalizada pelo exame de madureza nos institutos officiaes.

Escola superior

"Escolas superiores com população discente limitada ao espaço e ao material. Selecção vestibular dos pretendentes. Professor absorvido pela docencia, dando-lhe com lealdade as oito horas de trabalho moderno. Estudantes com permanencia obrigatoria pelo mesmo tempo. Protecção economica ao professor e ao alumno; vencimentos dignos de quem ensina, despesas reduzidas de quem aprende. Estimulo e amparo das capacidades promissoras. Exame do Estado para os que aprendem livremente. Do convivio prolongado do mestre com os alumnos brota o espirito universitario. A Universidade, como architectura, é um letreiro; como organização, é uma regra de communidade. Universidade profissional, fóco de bons technicos; scientifica, centro de sciencia pura; educativa, irradiação de apurada cultura — tudo de accordo com os individuos destinados á complexidade da vida.

Methodo de ensino

"Não se inventam professores. Saber é pouco; é preciso ter methodo de ensino, despertando no alumno attenção, reflexão e acção. A vontade, o trabalho e a disciplina servem-se desses attributos para formar a capacidade.

"Não se colhem professores no triumpho das exibições, nem se acceitam como favor dos poderosos. No ensino primario, no secundario e no superior, só professará quem tenha aprendido a ensinar passando pelas Escolas Normaes primaria, secundaria ou pela Faculdade de Educação. E só professará tambem quem acceite um apostolado e não pleiteie uma sinecura. É urgente semear por todo o paiz estas escolas efficientes e modelares. Por fim, o instituto social universitario, com a universidade popular para a instrucção pratica e especializada das classes trabalhadoras; com a extensão universitaria para a diffusão cultural e educação post escolar; com um Museu Social, officina investigadora dos problemas que attingem directa ou inderectamente o progresso da Nação.

"Não se executará esta grande obra de um só golpe; a balburdia é certa.

"Tambem não será ella iniciada pela cupula, agregando estabelecimento de ensino superior com o sello universitario: o desmoronamento é inevitavel. Alem disso, tudo tem se ser unido e unificado. Qualquer operação elementar é impraticavel entre unidades independentes, maxime á addição e á multiplicação. Só subtrahir e dividir será possivel pelo accordo dos emparcerados. Instrucção e educação são symbolos da nacionalidade, como a bandeira e o idioma.

"Escola uniformisada, de qualquer gráo que seja, apenas com a sua particularização. Professorado de carreira: professorado itinerante como a justiça no Imperio. Prohibição absoluta das liberalidades que solapam o patrimonio intelectual do paiz annullando a prova impreterivel do aproveitamento na aprendizagem. Então, o espirito universitario e alma popular, despontarão das nossas esperanças. A universidade e interesse individual para assistir ás necessidades collectivas. E como o governo não póde vir das massas desharmonicas nem concentrar numa vontade insaciavel, cabe

á universidade preparar as classes dirigentes os quadros nacionaes, os syndicatos de administração e de trabalho, repartindo a autoridade pelas competencias agrupadas e responsaveis. Os escoes de hoje, desarticulados e disformes, preparam-se defeituosamente, para o uso do poder, funcção tanto de autoridade como de obediencia. A locução desregrou na pretensão exclusiva do mando: Poder, é mandar. Dar ao poder estadistas que restabeleçam a sua verdadeira significação, affirmando-se como a aptidão de executar e transmittir obediencia a deveres e direitos communs, eis a missão dos que defendem o futuro do Brasil. A Universidade é tambem a escola dos homens de Estado".

Estamos de completo accordo com o provecto Professor Dr. Fernando de Magalhães, nos seus pontos de vista acima mencionados, e por isso os intercalamos nesta nossa Memoria; sirvam elles de chave de ouro do nosso modesto trabalho.





acionaes, os syn-
idade pelas com-
desarticulados e
er, funcção tanto
pretensão exclu-
que restabeleçam
ão de executar e
missão dos que
escola dos ho-

rofessor Dr. Fer-
ncionados, e por
de chave de ouro



Rua Barão do Rio Branco (antigamente).



Rua Barão do Rio Branco (atual).



Avenida João Pessoa (atual).



Avenida João Pessoa (antigamente).

ANNEXO — Estatistica Educacionista no Brasil

Quadro do movimento educacionista no Brasil no anno de 1931, descriminadamente por Unidades da Federação, numero de Escolas de ensino publico, matricula de alumnos e suas frequencias, quer no ensino publico quer no particular e a competente Recapitulação de Matricula e Frequencia por sexos.

(Organisado com dados colhidos no Diario Official, nas publicações da Directoria Geral de Informações, Estatistica e Divulgações do Ministerio da Educação e Saude Publica.

ANNEXO — Estatistica Educacionista no Brasil

Quadro do movimento educacionista no Brasil no anno de 1931, descriminadamente por Unidades da Federação, numero de Escolas de ensino publico, matricula de alumnos e suas frequencias, quer no ensino publico quer no particular e a competente Recapitulação de Matricula e Frequencia por sexos.

(Organisado com dados colhidos no Diario Official, nas publicações da Directoria Geral de Informações, Estatistiva e Divulgações do Ministerio da Educação e Saude Publica.

Unidades da Federação	Ensino Publico			Matricula de alumnos			Frequencia			
	Escolas Estaduaes	Escolas Municipaes	TOTAL	Ensino Publico	Ensino Particular	TOTAL	Ensino Publico	Ensino Particular	TOTAL	
Districto Federal	—	295	295	94.099	35 846	129 945	74.390	28.914	103 304	20 %
Alagôas	327	40	367	27 077	8.059	35.136	11.357	7 700	18.057	48 %
Amazonas	306	40	346	14 777	4 598	19 375	9.412	3 457	12.869	33 %
Bahia	1.537	—	1.537	79.731	22 793	102.526	58 646	18.270	76.916	24 %
Ceará	543	207	750	46 597	9.256	55.853	29.506	7.089	36.595	34 %
Goyaz	199	4	203	12.391	2.122	14.513	8.884	1 696	10 580	27 %
Espirito Santo	743	33	776	40 663	2.663	43.326	26.340	1.776	28.116	35 %
Maranhão	268	134	402	24.792	16 000	40.792	14.313	14 000	28.313	30 %
Matto Grosso	181	4	185	11.696	5 834	17 530	9.160	4 460	13.820	21 %
Minas Geraes	2.105	486	2 591	285.217	33 075	318.292	211.716	27.795	239.511	24 %
Pará	589	—	589	40.411	14 509	54 920	33 346	11 532	44.878	18 %
Parahyba	425	—	425	27 767	4.576	32 343	13.840	3 378	17.218	45 %
PARANA'	1.138	—	1.138	62.690	7.901	70 591	38.759	6.657	45.416	35 %
Pernambuco	781	672	1.453	61.201	27.256	88 457	41.397	21.115	62.512	29 %
Piauhy	110	34	144	10.214	273	10.487	6.229	220	6 449	38 %
Rio de Janeiro	982	545	1.527	127 346	24.229	151 575	76 730	18.300	95.030	37 %
Rio Grande do Norte	197	65	262	17 236	8.748	25 984	14 712	7 401	22.113	15 %
Rilo Grande do Sul	850	2.211	3.061	147 925	66.147	214.072	119.178	57.565	176.743	17 %
Santa Catharina	762	193	955	56.292	17 457	73 749	48 394	15.868	64.262	12 %
São Paulo	3.204	308	3.512	384.715	115.845	500.360	342.304	103 502	445 806	10 %
Sergipe	268	45	313	14.649	2 484	17.133	11.298	2 105	13.403	21 %
Torritorio do Acre	34	35	69	3 525	247	3.772	2.415	196	2.611	31 %
TOTAL				1.591.011	429.920	2.020 931	1 202 826	362.196	1.564 522	22 %
Sexo Masculino						1.079 988			826.953	23 %
Sexo Fêminino						940.948			737.569	21 %
RECAPITULAÇÃO						2.020.931			1.564.522	

O Paraná por esses dados apresenta uma percentagem de 29% de não alphabetisados, taxa muito favoravel, tendo em vista que a percentagem alcançada, ainda por esses dados, para os não alphabetisados em todo o Brasil alcançou a enorme taxa de 49%. Si por esse lado devemos nos ufanar, por outro lado, vemos que a taxa da não frequencia nas escolas do Paraná, attingiu a percentagem elevada de 35%, ao passo que attingiu em todo o Brasil, apenas 22%.

A nossa collocação ahi é de tristeza. A que attribuir esse facto? A' Revolução, que perturbou a vida social e politica do Paraná? Provavelmente. O Estado assumiu em 1930, uma attitude desassombrada em favor da Revolução, pondo em pé de guerra mais de 18.000 patriotas, que marcharam para a fronteira, abandonando o trabalho, e especialmente a lavoura, nos tres mezes da plantação — Outubro a Dezembro. O anno seguinte foi de crise formidavel, a perturbação foi grande. O anno de 1931 foi de lutas e de trabalhos; a propria população escolar soffreu a consequencia de tudo isso. E os demais Estados da Federação, direis, não soffreram iguaes consequencias, e não se apresentam elles nessa estatistica com uma melhor percentagem que o Paraná? Talvez assim seja, mas não temos base para estudar o caso. Aventamos apenas uma hypothese para o nosso caso. Aos dirigentes cumpre apurar a cauza. A inspecção do ensino é falha e sem resultados praticos, deve ser remodelada e com novos elementos. Reformas burocraticas não preenchem as finalidades do ensino. Os Inspectores do ensino devem percorrer constantemente as escolas, acompanhar o ensino, verificar os erros, as faltas e lacunas dos professores, das escolas e não se limitarem a fiscalisar a falta de assiduidade dos professores. Para isso, não necessitava o Estado manter tão pomposa organisação, meramente burocratica. Ha tudo a fazer nesse particular.

O Inspector deixa de ser um auxiliar precioso do ensino, um guiador, um conselheiro do professor, um methodisador intelligente da pedagogia e uma garantia pertinaz e constante aos pais, do bom ensinamento e educação de seus filhos, para se cingir apenas a exigir pontualidade do professor ao mister de sua classe. Bem certo é que esta é uma das suas obrigações, mas não a unica.

O Inspector deve assistir tambem ás lições ministradas pelo professor, corrigir-lhe discretamente os erros, rever as provas escriptas e as sabbatinas dos alumnos. Deve ser mais um conselheiro que um tyrannico mandão, repoltreado em fofas poltronas, bancando o chefe prepotente.

E' de urgencia inadiavel a reforma desse methodo obsoleto e perniciosamente inutil.

Curityba, 1934.

A NOSSA NAVEGAÇÃO FLUVIAL E SEU HISTORICO

POR

HASDRUBAL BELLEGARD

Hasdrubal Bellegard nasceu em Paranaguá em 19 de setembro de 1890.
E' filho de Amelio Ferreira Bellegard e de d. Maria Candida Negrão Bellegard.
Fez o curso de engenheiro agronomo na Escola Agronomica do Paraná.
E' collaborador assiduo de revistas e jornaes. Versa assuntos economicos com muita proficiencia.

Bandeiras do mar, vindas de Cananéa, entre os annos de 1550 e 1560 foram as iniciadoras de nossa navegação fluvial, lançando-se pelos rios Almeida, Correias e Guaraguassú, até as suas nascentes, avidas de nossos thesouros.

Dahi, expedições se reproduziram e ondas de advenas procuraram a grandeza de nossa orla littoreana, recompensa dos sacrificios, das difficuldades dessa promissora descoberta a despeito do gentio tel-as recebido com a sympathia de seu carinho.

Uma enorme rêde de estradas feitas, offerecia passagem a todos os recantos e dentro em pouco nenhum mysterio havia mais alli.

Investigados todos os grandes recursos que a terra offerecia, foram os exoticos bateando ouro, formando os seus latifundios que mais tarde deram expressão civilisadora ao novo dominio.

Em seu tempo appareceu a exploração agricola e especialmente da canna de assucar, recem importada da Madeira e espalhada em toda a costa brasileira. Veio o trafego das embarcações a dois mastros e nos rios de nossas bahias, entre os quaes o Periquê-merim ou Grahi, Penedo, Moame-rim, Boguassú ou Guaraguassú, Pequeno, Almeida, Correias, Taquaré (Itiberê), navegaveis por 3 ou mais leguas, cada um delles, sendo o Guaraguassú de curso de 8 a 10, iniciavam a vasão de productos formadores de uma solida estructuração economica.

Bergantins e sumacas cortavam aguas, transportando cargas vindas quasi do pé da Serra do Prata.

Tornou-se notoria a importancia do commercio no rio Cubatão (Nhundiaquara) com grande intercambio entre Paranaguá, Antonina e Morretes, de passageiros e de mercadorias. (Existe um estudo do Dr. George Pelyssú sobre o actual aproveitamento deste rio, com documentação sobre as suas incalculaveis vantagens).

O rio São João tambem sulcado por muitos embarcadiços não era de pouca valia, pelos estabelecimentos para moagem de canna, fabrico de farinha e engenhos de arroz em suas margens. Tambem nessas redondezas havia estaleiros, onde foram construidas as lanchas "Francezinha", "Bella

Flor", "Estrella", "Brilhante", bergantins "São Manoel" e "Imperador" e os penques: "Sta. Cruz", "Brasileira", "Sta. Anna" e labre "Belizario". De um delles sahiu uma pequena lancha "Saracura" e o bergantim "Bizarria".

No Faisqueira faziam carregamentos de cal, madeiras e arroz, encontrando-se em suas margens varios estabelecimentos agricolas.

Quem lêr Vieira dos Santos, entristece, sabendo de como se utilisavam tão admiravelmente desses cursos d'agua, mas que por infelicidade nossa, hoje permanecem em o maior e mais criminoso abandono.

Nessa época produziamos e exportavamos muitos artigos hoie importados, principalmente de Sta. Catharina, que aproveita identica região e que constitue um dos indices mais expressivos de seu valor agropecuario.

Dentro dessa magnifica rede hydrographica, mencionamos os rios Medeiros, com curso de 4 leguas, o Conguri e o Taquanduba, navegado na extensão de 4 a 6 leguas, o Borraxudo e o Thagassaba, respectivamente singrados por 4 e 10 leguas. Note-se que como nos anteriores, havia nas margens dessas estradas liquidas, olarias e grandes culturas de cereaes, legumes, café, canna.

Uma actividade creadora tambem destacava a zona servida pelos rios Serra Negra, Guarakessaba e Piraquara, existindo nas margens deste um estaleiro, onde em 1804 construiram o "São Caetano", navio encommendado do Rio de Janeiro. Rio este que offerecia navegação até 10 leguas e reconhecido como bastante fundo.

De não menos importancia era o rio "Sagrado", bem conhecido até os dias correntes.

Engenhos de canna, arroz, culturas de milho, feijão, trigo, algodão, café, canhamo, lã, laranjas, pecegos, uvas, constituiam a expressão do valor do braço negro, que a Lei Aurea fez desapparecer, sem que até hoje encontrassemos quem comprehendesse o phenomeno, procurando reconstituir, em formas outras, a valia daquella grandeza.

Os "senhores de engenho", bem poderiam ser substituidos pela pequena propriedade, encorajada pela clarividencia de um governo bem orientado, e então, hoje o Paraná não estaria soffrendo humilhações vexatorias de seus irmãos, a despeito de suas espantosas possibilidades.

A Provisão Regia de 19 de Abril de 1722, facultava a livre navegação aos parnaguaras, de poderem livremente commerciar em suas embarcações, conduzindo cal de ostras, telhas, tijolos e fructos da terra, especialmente a congonha para introdução em Buenos Aires.

Na vereança de 16 de Junho de 1804 foi determinada a tabella de preços do contracto de passagem pelo Nhundiaquara.

Relatada a grandeza da bacia do Atlantico, nas bahias de Paranaguá, Antonina, Larangeiras e Guaratuba, composta de mais de 80 rios, passamos a fazer referencia á bacia do Paraná, que comprehende este caudaloso rio com os seus maiores affluentes, Iguassú, São Francisco, Pequery, Ivahy e Paranapanema, tão cruelmente separadas pela Serra do Mar.

Em portaria de 6 de Fevereiro de 1769, o General da Capitania de São Paulo, D. Luiz Antonio de Souza Mourão, ordenava que se organisasse, sem demóra, 4 bandeiras, a 100 homens cada uma, com respectiva officialidade, matimentos, armas e munições para 6 mezes, e o demais que fosse preciso, para a descoberta dos sertões do Tibagy, devendo entrar pelos rios grandes do Registro (Iguassú) e Tibagy e outras por terra para o mesmo destino, attendendo ás noticias mais convenientes para a marcha.

Dahi temos o inicio official da navegação nessas caudalosas massas d'agua, que poderiam fazer de nosso Estado, um dos mais opulentos da federação, si não fossem interrompidos os designios daquelles que



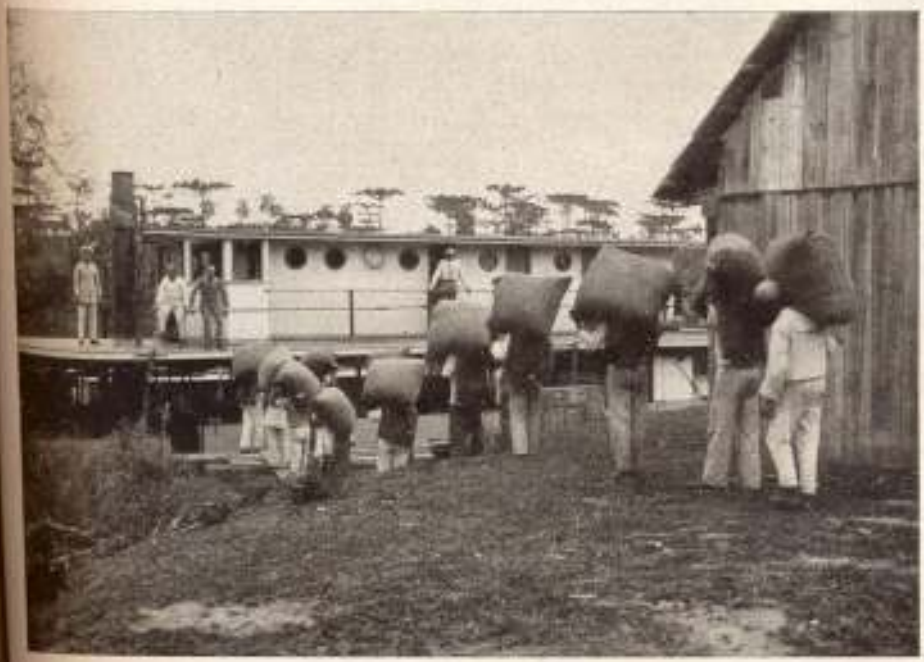
Vapor "
do Rio I



Carregam



Vapor "Leão" da firma Leão Junior & Cia., Curitiba, que faz a navegação do Rio Iguassú de Porto Amazonas a Porto União e afluentes desse rio.



Carregamento de herva no vapor "Leão", no porto Tesoura, rio Iguassú.



Poda da Erva mate.



Transporte de Erva mate.

nharam a nossa ligação com o Paraguay, atravez do Matto Grosso, daquelles que ante as perspectivas dos invejaveis recursos naturaes que possuimos, sonharam em fazer do Paraná, o maior entreposto da America Latina.

Essa ligação corresponde a abrir o Paraná, pondo em contacto o Atlantico com o Pacifico, tão sonhada para ser realisada sobre trilhos, mas que só estes caminhos liquidos, estas estradas que andam, um dia realisarão tão arrojada concepção, com vantagens incalculaves.

O rio Paraná permitte franca navegação de sua fóz até 60 kilometros abaixo das Sete Quedas, constituindo o baixo Paraná que é trafegado por importantes companhias argentinas e paraguayas e o alto Paraná que é navegado por vapores nacionaes de Emprezas paulistas e mattogrossenses.

O governo paranaense, no louvavel intuito de fomentar o desenvolvimento daquella região, auctorizado pela Lei 1675 de 16 de Março de 1917, engarregou o Lloyd Paranaense, com séde em São Matheus de estabelecer uma linha de navegação nossa, acima dos saltos, mediante uma subvenção mensal de Rs. 4:200$000, durante 7 mezes.

Esta empreza, mui acertadamente, designou o Snr. L. Giublin, perito que é desses misteres para o desempenho dessa missão, tendo o mesmo seguido em 18 de Maio do mesmo anno, com aquelle rumo.

Verificou de entrada, o interesse despertado, principalmente entre os commerciantes de gado, pela auspiciosa iniciativa, pelo esperado surto á região, libertando-a do abandono em que sempre a tivemos.

Montada a lancha "Rozeira" transportada daqui e construida uma chata de reboque, em Jupiá, sob o commando de Eduardo Pugsley, foi dado o começo aos transportes mas, devido as difficuldades encontradas na intransigencia da Cia. Matte Larangeira, concessionaria de uma pequena linha ferrea de ligação, entre o alto e o baixo Paraná, em não attender as solicitações de transportes a particulares e sem outra via de sahida, acabou o Lloyd entregando suas embarcações a sua propria algoz, que a despeito dessa concessão, serve exclusivamente aos seus interesses particulares, não dando direito de passagem e de transito, a quem contrariasse as suas pretensões imperialistas.

Perdeu o Paraná por falta de decisão contra a intolerancia da Matte Larangeira, a opportunidade de estabelecer uma corrente fortalecedora de seus interesses, cujos fructos, hoje, seriam consideraveis. Si existisse a rodagem Porto Xavier — Campo Mourão e que a Matte Larangeira, construisse a rodovia a que se obrigou por contracto, estaria lá uma navegação paranaense, facilitando o commercio e as relações individuaes, participando da grande empreitada civilisadora e que tão grandes vantagens tem trazido a São Paulo e Matto Grosso.

O grande presidente Zacarias Goes de Vasconcellos, em 1854, referia-se á necessidade dessa navegação interior e estudos mandou proceder para ultimação desse objectivo.

Em 1.º de Janeiro de 1876, o Cap. Nestor Borba, acompanhado de seu irmão Telemaco Borba, conhecido sertanista paranaense em canoas, partiram de Jatahy no rio Tibagy, com destino aos saltos de Guayra e no dia 3 entravam no Paranapanema e a 10 do mesmo mez no Paraná, conforme se encontra no opusculo "Excursão ao Salto do Guayra", do grande engenheiro André Rebouças. Esses irmãos entraram de volta no Piquiry, que tem 150 metros de largura e cerca de 5 de fundo, viajando 3 dias para encontrar o primeiro obstaculo a corredeira que apelidaram "Nhá Barbara" e dahi regressaram em 23 do citado mez, desembarcando no porto de partida, em 14 de Fevereiro do mesmo anno.

Em relatorio do conselheiro Zacarias encontra-se que o cuiabano

Antonio Monteiro de Mendonça, havia sahido de sua provincia e chegado até aqui pelo rio Tibagy. Assignala tambem que do porto Jatahy poder-se-ia entrar no interior de Matto Grosso, pelos rios Ivinheima e Brilhante.

Existiu no Tybagy, o vapor "Fontana" que pertenceu ao pae do conhecido industrial paranaense Francisco Fido Fontana, para transporte de herva e que em 1891, foi vendido ao Snr. José Marques, que o transportou para o rio Iguassú, tomando o nome de "Putinga" e mais tarde "Vicioria", de pois de ter passado por grandes modificações. Este vapor, ha mais de 8 annos está estaleirado, fazendo parte da frota do Lloyd Paranaense, em São Matheus.

Consta tambem que um Snr. Logus, socio dos Mercer em Tibagy, usava uma chata nos serviços de mineração e que mais tarde foi afundada ao lado da ponte da estrada Palmeira-Ponta Grossa, onde até agora se vereficam os seus destrocos.

O Snr. Possidorio Santos transportava madeira do rio Bitumirim, até a balsa do Tibagy, nas proximidades de Ponta Grossa, onde hoje existe a ponte.

Notorio foi o estudo do Tte. Cel. de Engenheiros Henrique de Beaurepaire Rohan em 1856, sobre a navegabilidade desses rios e do Ivahy, que é navegavel desde a sua fóz até a corredeira do Ferro, em uma extenção de 150 kilometros, dado nas chuvas mais 115 navegaveis, considerava o melhor caminho para as comunicações com Matto Grosso e citava que os antigos jesuitas do Paraguay, fizeram importantes estabelecimentos em suas margens e tambem porque, o Brigadeiro Francisco Ferreira da Rocha Loures, que viajou por elle até o Paraná, dava dessa navegação as melhores referencias.

Do baixo Ivahy, pode-se navegar pelo Paraná, Ivinheima e Brilhante, até o porto das Sete Voltas em Matto Gosso, num percurso de 640 kilometros a partir da Corredeira do Ferro.

O rio Paranapanema permitte franca navegação de sua fóz até a Serra do Diabo num percurso de 14 legoas e em tempos de chuva até a barra do Pirapó.

Sobre o Iguassú, das bandeiras expedidas em 1769, por D. Luiz Antonio de Souza Mourão, entrou neste rio a sob o comando do Tte. Bruno da Costa Filgueiras que, retrocedendo na altura do rio Putinga, foi por isso preso pelo Cap. Antonio da Silveira Peixoto em 17 de Novembro de 1769, que embarcara com ordens de chegar a sua fóz, sendo feito prisioneiro ao entrar no rio Paraná, por forças hespanholas.

Este rio é navegavel desde Porto Amazonas até Porto Almeida num percurso de 320 kilometros.

Como meio de transporte, desde 1854 era citado pelas facilidades que proporcionava ao commercio, como encaminhamento das mercadorias para Palmas e que daqui partim até Caiacanga (Porto Velho) e dahi pelo rio, até União da Victoria, em canoas que gastavam de 20 a 25 dias em viagem redonda.

Um dos ultimos despachantes em Porto Velho foi o Snr. Terencio de Paula Texeira e um dos intrepidos balseiros até o advento da navegação mechanica, foi o honrado paranaense Cel. David de Paula e Silva, que assim iniciou a sua laboriosa jornada.

Com prazer, presto esta homenagem a tão prestante amigo e benquisto cidadão são matheuense.

Deve-se a navegação a vapor no Iguassú á iniciativa do Cel. Amazonas Marcondes, lançando ao rio em 17 de Dezembro de 1882, o "Cruzeiro", no Porto Larangeira e depois Porto Amazonas, em homenagem á capacidade realisadora de tão illustre e saudoso parananense. Em 4 de Fev

reiro 1883, foi em Rio Negro inaugurada essa navegação, pelo presidente Snr. Dr. Carlos Augusto de Carvalho.

Caracteristicos do "Cruzeiro":

Força: — 18 cavallos. Calado: — 18".
Capacidade: — 800 arrobas de carga.
Comprimento: 80 palmos (26 de boca).
Machina com data de 1878, adquerida no Rio de Janeiro em 1882. Reboque uma lancha e 5 canoas. Tripulação: — 5 homens. Consumo de lenha: — 66 metros, cada viagem de ida e volta, com 2 dias para descer e 4 para subir o rio. Custo da lenha: — $600 o m. cubico.

Essa linha era subvencionada com Rs. 12:000$000 annuaes, que vigorou desde 1.º de Julho de 1883. Foi o primeiro piloto desse vapor, Adolfo de Almeida, já fallecido.

O segundo vapor do Iguassú, foi o "Visconde", inaugurado em 17 de Agosto de 1889 em Porto União, tambem de propriedade do Cel. Amazonas Marcondes e sob o commando de Diogo de Brito, ainda vivo, hoje, e que tambem transportou para esse rio, a lancha a vapor "Treze de Maio", que existia aqui no Passeio Publico.

Em seguida outros vapores appareceram, entre os quaes, "Iguassú", "São Carlos" que passou a se chamar "Lapa", voltou a "São Carlos" e hoje "Rio Negro", "Palmas", "Paranaguá", "Paraná", "Pery", "Operaria", "São João", "Pirahy", "Sára" e "Leão", estes dois ultimos da firma Leão Junior & Cia.

O vapor "Leão", é o maior vapor do Iguassú, em comprimento e faz honra á navegação fluvial, pelas acomodações de que dispoem, illuminando á luz electrica, com cabine envidraçada, serviço de agua encanada e outras inovações, sob o commando do conhecido mestre Pedro Tureck.

Como testemunhas do inicio na navegação mechanica no Iguassú, vivem ainda os, pilotos Diogo de Brito e José Prudente.

A navegação do Iguassu, comprehende a dos seus affluentes Putinga, Timbó e Rio Negro e o tributario deste, o Canoinhas.

O rio Timbó é visitado por vapores de União da Victoria que tambem fazem a linha de Porto Almeida.

Está no Paraná uma commissão de engenheiros, afim de estudar as possibilidades de dotar este rio de pemanentes condicções de navegabilidade, interrompida periodicamente pelas seccas.

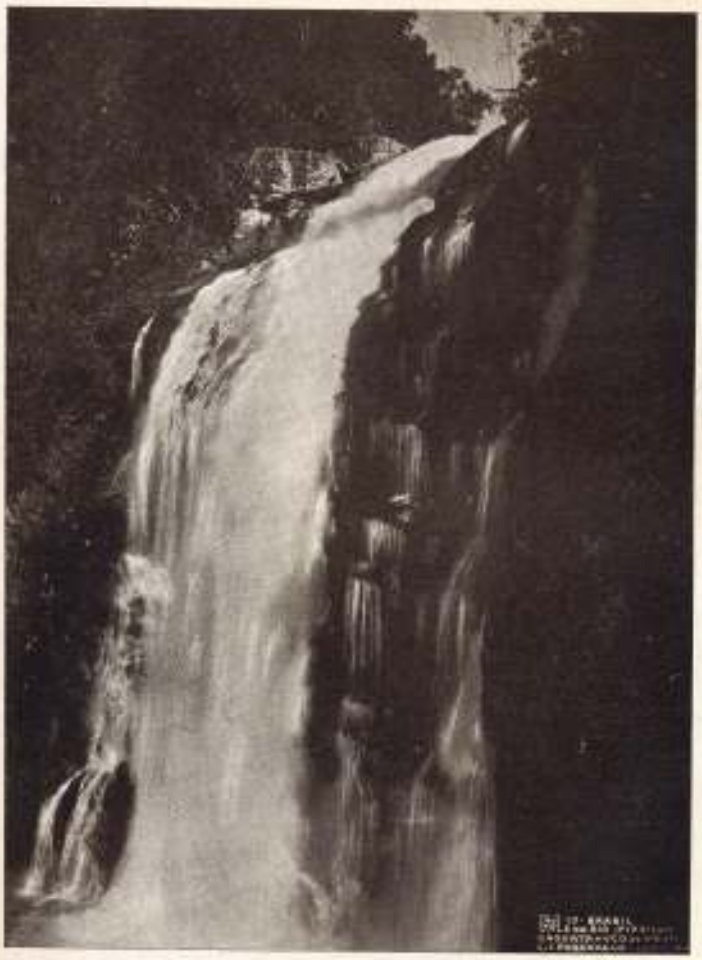
Esta commissão foi nomeada nos termos do Decreto 23.067 de 11 de Agosto de 1933, do Governo Provisorio.

Do Iguassú foi vendido para Iguape, o vapor "Tres Barras", com uma machina de 100 cavallos de força e que hoje faz a navegação do Ribeira.

São esses os principaes cursos d'agua de nosso systema hydrographico, que constituindo duas importantes bacias, estão separadas pela serra do Mar. Esta separação impede que tenhamos articulação com a marinha, a despeito do entrave que apresenta a evolução productiva do Paraná devemos nos lembrar tambem, de que um dia nos serviremos desa Estrada de Ferro que completa agora o seu cincoentenario, como meio de ligação dessas bacias, fazendo do Paraná, o grande entreposto commercial das nações do Pacifico, e, sem favor haveremos de ser a mais grandiosa expressão da civilisação brasileira.

Olhando a Cascata "Véo de Noiva"

(No rio Ipiranga, na linha da Estrada de Ferro do Paraná.)



Musica — valsa lenta — de José Ribeiro de Lima (Cazuza).

Branca, toda nevada, ella apparece
No verde verdejante da floresta.
A Deus levanta fervorosa prece,
No seio virginal da natureza em festa!

No alto vibra o viajor que passa
Nessa serpente de estructura de aço.
Vibra! extasiado no valor da raça,
Que a montanha galgou num grande passo!

No Ipiranga fica esta cascata
Que róla e cae e se espreguiça e brilha,
Para ao mundo dizer, num retinir de prata:
— Do Paraná!... Oh! maravilha!

LEOCADIO CORREIA.

EXPANSÃO ECONOMICA DO PARANÁ

CONFERENCIA REALIZADA NO "CENTRO PARANAENSE", NO RIO DE JANEIRO, A 5 DE SETEMBRO DE 1929

PELO DEPUTADO FEDERAL

Dr. JOÃO MOREIRA GARCEZ

Nasceu em 17 de março de 1885, sendo filho do snr. Theophilo Moreira Garcez e d. Filomena Viana Garcez, ambos falecidos.

Frequentou varias escolas e aulas particulares, até se matricular no Gimnásio Paranaense onde concluiu os preparatorios em 1902.

Tirou o curso de engenharia civil na Politecnica de S. Paulo.

Casou-se em 1908 com d. Leonor da Mota Garcez.

Exerceu as funções de Engenheiro-Diretor de Obras e Viação no Governo Carlos Cavalcanti, Secretario da Fazenda e Obras Publicas, em 1910 a 1920.

Foi Prefeito de Curitiba durante oito annos, na gestão Munhoz da Rocha, tendo demonstrado a sua envergadura de administrador energico e cheio de iniciativas.

Urbanizou Curitiba, devendo-lhe esta os enormes beneficios da pavimentação da extensa zona sul da cidade onde nunca fora o picarete civilizadora da Prefeitura.

Asfaltou a rua 15 de Novembro e prestou outros serviços á nossa capital.

Foi Diretor da Cia. E. de F. São Paulo—Rio Grande.

Exerceu o mandato de deputado federal pelo Paraná.

Chamado a se defender perante as comissões de sindicancia, produziu esmagador trabalho em que pulverizou todas as articulações erguidas contra sua probidade.

É o autor do notabilissimo traçado da Estrada de Ferro para Fóz do Iguassú, seguindo o paralelo Paranaguá — Assunção, o caminho mais curto entre esses dois pontos.

Tem varias obras publicadas.

É lente da Universidade do Paraná, Faculdade de Engenharia e membro proeminente do Instituto de Engenharia do Paraná.

Publicada no jornal "A Republica" em seus numeros, 217, 218, 219, 220, 221, 223, 252 e 254 de 17 de Setembro a 30 de Outubro de 1929.

O Estado do Paraná, desmembrado de S. Paulo por força da Lei imperial n. 704 de 29 de Agosto de 1853, com a extensão e limites da ex-comarca de Curityba, e installada a então provincia a 19 de Dezembro do mesmo anno, conta, apenas, 3/4 de século de emancipação politica.

E', portanto, a mais jovem das unidades da Federação Brasileira.

Integrada nos mais nobres anseios de confraternização e elevados sentimentos de patriotismo, foi a primeira que definiu as suas linhas de divisas administrativas, com os Estados irmãos confinantes, conforme bem significam as leis federaes ns. 3.304, de 3 de Agosto de 1917 e 4.616 de 4 de Dezembro de 1922, que definitivamente fixam esses limites.

E não obstante ter ficado privada de mais da decima parte do seu primitivo territorio, com a reducção de 27.550 klms. 2, ainda assim, occupa o 11.º logar em relação á extensão territorial e 13.º quanto á população entre os demais Estados.

A sua superficie é de 190.897 klms. 2 e a sua população actual excede de 1.000.000 de habitantes.

Os seguintes dados officiaes permittem melhor estabelecer o confronto com as demais circumscripções.

Extensão territorial e população em 31 de Dezembro de 1928

	Superficie	População	Densidade	Crescimento medio annual
Amazonas	1.825.997 klm.2	425.598	0.233	0,0192
Matto Grosso	1.477.041	336.991	0.228	0,0411
Pará	1.362.966	1.375.845	1.009	0,0289
Goyaz	660.193	687.453	1.041	0,0310
Minas Geraes	593.810	7.257.799	12.222	0,0227
Bahia	529.379	4.041.540	7.634	0,0348
Maranhão	346.217	1.108.601	3.202	0,0348
Rio Grande do Sul	285.289	2.864.629	10.041	0,0312
São Paulo	247.239	6.175.685	24.979	0,0211
Piauhy	245.582	785.196	3.197	0,0150
Paraná	199.897	938.281	4.694	0,0233
Ceará	148.591	1.590.003	10.701	0,0403
Territorio do Acre	148.027	111.220	0.751	0,0269
Pernambuco	99.254	2.783.049	28.040	0,0258
Santa Catharina	94.998	913.553	9.617	0,0362
Parahyba	55.920	1.277.652	22.348	0,0384
Rio Grande do Norte	52.411	714.069	13.624	0,0381
Espirito Santo	44.684	635.780	14.228	0,0332
Rio de Janeiro	42 404	1.944.680	45.861	0,0382
Alagoas	28.571	1.164.654	40.764	0,0360
Sergipe	21.552	539.890	25.051	0,0254
Districto Federal	1.167	1.431.688	1.226.811	0,0225
Total	8.511.189	39.103.856	4.594	0,0294

Na columna referente ao crescimento da população destaca-se o índice de 0,0384 representativo da media annual para o nosso Estado que assim está em 3.º logar, quanto a esse expressivo coefficiente de progredimento, pois, apenas o Pará com 0,0411, e Espirito Santo com 0,0403, o antecedem.

Curityba está situada a 908 metros acima do nivel do mar, a 22º 23.º, de latitude austral. A sua maxima temperatura verificada pelo climagramma organizado pelo illustre Dr. Henrique Morize é de 37.º, e a minima desceu a 8, 5 abaixo de zero.

No quadro em que figuram os dados climaticos das capitaes dos estados do Brasil, Curityba figura como a menor temperatura media, de 16.º,4, assim especificado.

16	Manaos	27º,4
11	Belem	25º,8
14	S. Luiz	26º,5
15	Therezina	27º,1
12	Fortaleza	26º,1
12	Natal	26º,1
10	Parahyba	25º,2
6	Recife	24º,0
7	Maceió	24º,1
13	Aracajú	26º,2
9	S. Salvador	24º,8
5	Rio de Janeiro	22º,7
2	São Paulo	17º,6
1	Curityba	16º,4
4	Florianopolis	20º,9
3	B. Horizonte	19º,1
8	Goyaz	24º,4
14	Cuyabá	26º,5

Salubridade

Na preciosa publicação "O Brasil Actual", organizada pelo Instituto de Expansão Commercial, devotadamente dirigido pelo Dr. Luiz Delfim Carlos, e cujos valiosos dados informativos muito interessam a todos os brasileiros, fonte essa a que recorri colligindo muitos dos informes aqui reproduzidos, se encontram as seguintes linhas que valem pelo melhor attestado em prol da salubridade do Paraná:

"No Brasil, Paranaguá apresenta o maior coefficiente de natalidade e a Parahyba o menor".

"As capitaes de maiores coefficientes de mortalidade são Recife, Natal e Victoria, sendo Curityba e Manáos, as de menores coefficientes, figurando a primeira destas com 8.49 por mil habitantes".

Convem notar que esse coefficiente aqui no Rio de Janeiro, em 1903, era 25.77 e em 1927 foi reduzido a 13.37, minimo até então conseguido, não obstante os maiores esforços envidados pelo aparelhamento da defesa da Saude Publica.

Graças ás excepcionaes condições do seu clima saluberrimo e ameno, á exhuberante e prodigiosa fertilidade do seu solo, favorecido por circumstancias topographicas e geographicas, que muito particularmente o distinguem entre as demais unidades da Federação, o Paraná tem reservado para si o mais promissor futuro.

Sobre as suas possibilidades economicas muito já se tem dito e outro tanto se acha escripto.

No trabalho que formulei justificando a conveniencia da ligação ferrea Brasil-Paraguay, transcrevo valiosos ensinamentos que melhor expressam a prodigalidade com que a natureza favoreceu esta opulenta região do territorio Patrio.

Reproduzil-os aqui seria demasiado longo; por isso limitar-me-ei a referir, apenas, aos factos concretos da actualidade e que estão affirmando de forma altiloquente as previsões do Barão de Antonina, Beauraipaire Rohan, Irmãos Rebouças, Irmãos Kellers, William Lloyd e tantos outros que primeiramente conheceram de visu a riqueza do solo paranaense.

Possuindo 4 portos maritimos, entre os quaes se destacam Paranaguá e Antonina, ligados ao interior pelas linhas ferreas Paraná e S. Paulo-Rio Grande, e pela afamada estrada de rodagem, "Graciosa", as quaes estabelecem o systema de transportes com a Capital e se prolongam até os pontos extremos do Estado, fazendo, directamente, o intercambio commercial com os Estados de S. Paulo, Santa Catharina e Rio Grande do Sul, attingio rapidamente a um desenvolvimento tão consideravel que por varias vezes tem motivado o engorgitamento do trafego dessas vias ferreas, donde resultam maiores embaraços que entravam o activamento das fontes da riqueza paranaense.

E não obstante successivas providencias postas em pratica, no sentido de conjurar as continuas crises de transportes, forçoso é reconhecer que tão afflictiva situação mais se aggrava; e isso porque emquanto a capacidade dos transportes cresce em progressão arithmetica, a producção do Estado auspiciosamente se desenvolve em progressão geometrica.

A analyse dos documentos officiaes, que indubitavelmente constituem a fonte mais autorizada para informar da realidade, põe em relevo com a maior evidencia, o vertiginoso surto de progresso que o Paraná apresenta, maximé no ultimo lustro.

A receita ordinaria do Estado, como indice mais expressivo do seu progresso e como resultante mais positiva do activamento das suas ener-

gias economicas, se apresenta em crescente progressivo, especialmente nos ultimos annos.

De 1915 para cá tem dobrado em cada lustro e triplicado em cada decennio, sendo que em relação a 1918 e 1919, a 1928 e 1929 o augmento é de 400 por cento, como bem attestam os seguintes dados:

1910—1911	5.706:189$590
1911—1912	6.058:092$295
1912—1913	6.432:055$735
1913—1914	5.975:066$158
1914—1915	5.345:867$033
1915—1916	6.768:105$000
1916—1917	6.612:070$210
1917—1918	7.347:926$427
1918—1919	8.070:007$396
1919—1920	11.592:886$256
1920—1921	11.862:778$948
1921—1922	11.226:769$299
1922—1923	13.063:468$534
1923—1924	16.181:101$036
1924—1925	18.598:918$137
1925—1926	21.883:613$424
1926—1927	22.659:184$632
1927—1928	28.801:239$602
1928—1929	36.000:000$000 (estimada)

A titulo de curiosidade, devo referir que a primeira lei orçamentaria da então provincia, sob n. 19 de 18 de Setembro de 1854, estimou a receita para o exercicio de 1.º de Julho de 1854 a 30 de Junho de 1855 em 176:600$000.

No relatorio que o primeiro Presidente, Conselheiro Zacharias Góes de Vasconcellos apresentou á primeira Assembléa paranaense, em 8 de Fevereiro de 1855, figura a primeira receita arrecadada pelo Tesoureiro provincial, de Dezembro de 1853 a 31 de Outubro de 1854, com os seguintes dados que são bastante interessantes conhecer:

A receita	22:030$348
A despesa	27:871$437
Deficit, a contar de 1.º de Janeiro a 31 de Outubro de 1854	5:841$089

A ultima lei orçamentaria do Imperio, estimou a receita para o exercicio de 1889 em 603:105$161.

Em Dezembro de 1888 a divida da Provincia era de:

Fundada	732:996$000
Fluctuante	1.294:168$063
	2.027:164$063

Ao ser proclamada a Republica, o orçamento era, portanto, inferior a 800:000$000, e no semestre de Julho a Dezembro de 1890, foram arrecadados 432:855$525.

Na exposição do Contra-Almirante José Marques Guimarães, ao passar o Governo ao dr. Uladislau Herculano de Freitas, em 18 de Fevereiro de 1890, vem justificado o Decreto n. 6 de 23 de Dezembro de 1889, estabelecendo as bases para a tributação.

E como nessa epoca a divida fluctuante do Estado montava a 804:000$000, o Governo Provisorio, em 20 de Dezembro do mesmo anno, expedio um Decreto fazendo um emprestimo patriotico, com a emissão de titulos da divida, vencendo os juros de 3 por cento e com a amortização de 5 por cento ao anno.

O Decreto n. 94 de 28 de Junho de 1890 orça a receita para o semestre de Julho a Dezembro do mesmo anno, em 432:855$525, orçamento esse que foi prorogado até 31 de Março de 1892.

A Mensagem do desembargador Joaquim Ignacio Silveira da Mota Vice-Presidente do Estado, em exercicio, ao ser installada a primeira sessão ordinaria da Assembléa Legislativa do Paraná, em 19 de Outubro de 1890, informa que a arrecadação da receita no exercicio de 1890 foi de . . . . 760:150$942.

A primeira Lei Orçamentaria Republicana, n. 66 de 15 de Dezembro de 1892, estima a receita para o exercicio de 1893 em 1.521:145$950.

Passados 16 annos, a receita attingia a 5.706:189$590, e actualmente se eleva a mais de 36.000:000$000, collocando o nosso Estado em 7.º logar entre as demais unidades da Federação quanto á receita ordinaria, como realçam os seguintes elementos:

Receita dos Estados

Estados	1925	1926	1927	1928
1.º São Paulo	353.270:978$	352.589:393$	404.444:404$	408.424:343$
2.º Minas Geraes . .	141.089:540$	134.347:409$	151.594:773$	180.200:447$
3.º Rio G. do Sul . .	130.512:050$	132.350:488$	147.759:319$	170.374:117$
4.º Bahia	54.289:147$	50.257:589$	62.328:418$	75.373:549$
5.º Pernambuco . . .	42.386:432$	42.119:473$	54.360:596$	56.847:324$
6.º Rio de Janeiro . .	37.867:680$	32.020:272$	32.133:177$	39.973:342$
7.º Espirito Santo . .	32.886:924$	30.399:032$	27.585:483$	32.923:910$
8.º Paraná (1) . .	**18.598:918$**	**21.883:612$**	**22.659:184$**	**28.801:239$**
9.º Pará	15.980:000$	13.832:846$	13.420:408$	13.356:694$
10.º Sta. Catharina . .	13.929:910$	14.059:361$	16.648:999$	17.787:507$
11.º Ceará	12.423:187$	10.847.613$	13.890:427$	14.381:085$
12.º Amazonas	11.951:166$	9.486.000$	10.691:465$	12.922:403$
13.º Parahyba	11.647:314$	12.584:000$	12.758:772$	
14.º Alagôas	10.181:492$	9.012:154$	10.812:680$	12.074:593$
15.º Sergipe	8.743:833$	7.887:000$	8.016:655$	
16.º Maranhão	8.531:800$	9.372:000$	8.708:000$	11.451:446$
17.º R. G. do Norte .	8.494:949$	8.173:161$	9.683:270$	
18.º Matto Grosso . .	8.305:736$	6.325:574$	7.978:635$	9.462:480$
19.º Goyaz	4.502:331$	3.885:035$	5.009:356$	6.215:916$
20.º Piauhy	3.961:886$	3.859:310$	4.672:403$	5.151.041$
Prefeitura do Districto Federal:			155.061:000$	174.134:000$

(1) — A receita do Paraná é referida ao exercicio de 1927-1928, o que permitte avaliar em mais de 30.000:000$000, a arrecadação relativa ao anno de 1928.

Convem observar que em alguns outros Estados figuravam vultosas parcellas de receita provenientes da renda industrial, como estradas de ferro, serviço de luz e força, portos, etc., o que não se verifica em relação ao Paraná. Porém logo que o porto de Paranaguá seja explorado e que a rede ferroviaria do Estado tenha outra orientação, que melhor signifique os

interesses do Paraná, o volume da receita será bem mais avantajado em relação aos accrescimos, já consideraveis, ultimamente verificados.

Exportação

Segue-se, como affirmação mais expressiva do activamento das energias economicas, verdadeiro expoente da economia, o valor da exportação.

Nesse particular, os dados estatisticos revelam a mais auspiciosa expansão, que assegura ao nosso Estado uma situação sobremodo promissora.

O valor official da exportação, que em 1853 era de 629:442$750 e que no cincoentenario, em 1903, attingia a 14.636:804$687, se eleva, actualmente, a mais de 200.000:000$000, conquistando assim o 5.º logar entre os demais Estados, exportadores.

Cresceu de 23 vezes nos primeiros 50 annos e mais de 14 vezes nos ultimos 25 annos, o que mostra o accrescimo progressivo em cada anno que se succede.

Os seguintes dados bem expressam a realidade:

Valor official da exportação geral do Estado do Paraná

(Periodo de 1901 a 1928)

1852-1853	629:442$750	
1901-1902	12.861:180$000	
1902-1903	14.636:804$687	
1903-1904	17.601:712$715	
1904-1905	14.628:416$500	
1905-1906	18.520:206$128	78.248:320$03
1906-1907	23.309:155$731	
1907-1908	21.806:109$394	
1908-1909	21.764:264$635	
1909-1910	24.522:330$986	
1910-1911	27.811:335$550	119.213:196$20
1911-1912	26.854:406$996	
1912-1913	27.422:675$111	
1913-1914	32.376:404$000	
1914-1915	24.912:427$000	
1915-1916	33.564:876$000	145.130:789$10
1916-1917	35.969:900$000	
1917-1918	34.556:254$944	
1918-1919	42.560:975$160	
1919-1920	63.855:088$100	
1920-1921	66.709:998$500	243.652:216$70
1921-1922	68.714:874$800	
1922-1923	87.007:434$000	
1923-1924	106.033:328$200	
1924-1925	117.031:860$770	
1925-1926	147.435:933$517	526.223:431$2
1926-1927	150.450:717$050	
1927-1928	181.342:280$300	

O exame desses elementos mostra que de 1915 para cá, em cada 5 annos quasi triplicou o valor da exportação, e em cada decennio quintuplicou.

Os seguintes elementos ainda melhor concretizam o real desenvolvimento das energias productoras, evidenciando a consideravel e auspiciosa expansão economica do Estado.

Com referencia á exportação para o extrangeiro o nosso Estado conquistou o 6.º logar, que desde 1926 vem mantendo.

Com referencia á exportação para o extrangeiro o nossso Estado conquistou o 6.º logar, que desde 1926 vem mantendo, com tendencia para occupar, dentro em breve, o 5.º, como permittem prever os seguintes numeros:

Exportação por portos de procedencia

Em contos de réis

ESTADOS	1924	1925	1926	1927	1928
Amazonas	84.840	148.321	96.858	95.331	62.624
Pará	78.812	97.529	59.174	68.257	56.490
Maranhão	34.151	27.359	33.309	49.408	49.315
Piauhy	—	—	—	—	—
Ceará	28.318	39.587	34.176	38.901	43.737
Rio Grande do Norte	3.096	13.541	10.167	11.867	15.060
Parahyba	10.380	29.447	15.255	15.187	13.130
Pernambuco	56.860	58.364	54.499	64.703	58.767
Alagôas	10.472	2.478	2.570	6.313	5.421
Sergipe	—	72	—	5	731
Bahia	255.978	281.078	250.409	342.220	338.740
Espirito Santo	167.823	144.523	121.846	137.254	176.327
Rio de Janeiro	729.506	685.254	537.404	546.134	584.573
São Paulo	2.125.597	2.192.147	1.697.325	1.944.159	2.095.788
Paraná	80.414	88.137	100.291	114.789	163.759
Santa Catharina	30.107	38.507	33.418	36.826	48.992
Rio Grande do Sul	158.049	165.204	135.055	159.413	230.967
Matto Grosso	9.151	10.407	8.803	13.348	32.847

Contribuição dos Estados para a União

No anno de 1928 o Paraná contribuiu com 28.716:242$828 para a renda da União, mantendo assim o 6.º logar, comparado com os demais Estados, como attestam os seguintes dados, fornecidos pela Contadoria Central da Republica.

	1925		1926		1927		1928	
Estados	Ouro	Papel	Ouro	Papel	Ouro	Papel	Ouro	Papel
Amazonas	1.194:043$964	8.989:372$831	1.651:057$773	8.913:155$822	1.153:211$317	8.746:687$888	931:873$475	7.125:781$890
Pará	2.561:959$989	13.574:755$536	2.650:343$560	13.512:887$858	2 354:761$699	14.001:537$218	2.426:058$460	13.947:742$857
Maranhão	505:661$625	5 329:806$657	995:292$210	5.101:149$948	660:209$762	6.280:581$779	702:937$960	6.831:280$047
Piauhy	98:443$342	1.904:127$011	98:385$645	1.760:279$872	154:817$683	2.248:680$825	201:321$378	2.720:288$035
Ceará	962:573$952	14.159:999$252	1.163:378$573	13.208:639$144	1.214:650$542	16.618:787$130	1.302:313$214	17.887:806$247
Rio G. do Norte	307:700$651	4 187:337$688	330:689$851	5.134:756$507	380:315$213	4.647:484$891	470:928$345	4.864:203$769
Parahyba	561:453$815	4 594:577$490	622:318$736	4.660:140$004	628:521$367	4.980:296$216	745:561$678	5.723:687$364
Pernambuco	5.466:480$307	35.701:663$511	5.573:360$049	36.082.659$647	5.886:193$337	37.522:417$664	6.725:511$321	40.642:476$122
Alagôas	888:624$761	6.784:837$757	1.019:451$678	6.650:013$403	907:834$450	6.775:884$325	1.033:111$535	7.279:918$563
Sergipe	125:370$403	4 732:834$516	182:735$428	4 833:264$912	251:738$570	5.087:579$285	258:986$145	5.053:571$381
Bahia	5.385:319$294	29.993:843$932	5.178:879$915	29.789:551$791	5.668:648$801	34.434:752$460	5.670:005$835	36.339:918$099
Espirito Santo	381:653$957	5.718:916$596	421:008$637	6.046:482$762	563:788$525	6.609:493$401	638:425$061	7.110:912$813
Rio de Janeiro	—	—	—	—	3:190$986	36.194:344$294	13 070$084	38.797:268$447
São Paulo	54.411:595$925	248.551:778$553	52 421:422$611	272.650:835$558	66.490:003$209	314.820:983$532	73.961:195$269	370.846:669$940
Paraná	1.417:757$843	18.810:822$589	1.709:129$502	20 370:399$016	1.550:295$123	20.767:318$195	1.477:545$321	21.968:292$813
Santa Catharina	1.492:623$058	8.999 941$231	1 316:107$283	10.073:921$491	1.436:288$115	10.881:074$947	1.301:506$711	11.371:673$111
Rio G. do Sul	7.375:912$180	58.863:442$375	9.516:074$141	57.183:929$072	9.611:115$668	65.671:071$736	11.452:329$664	73.202:854$916
Minas Geraes	9:388$450	45.132:699$193	29.906$991	47.831:657$672	31:867$334	54.063:710$170	46:927$036	61.632:141$917
Goyaz	6$278	965:226$080	97$957	947:139$268	104$445	968:396$863	56$863	1.097:175$443
Matto Grosso	291:066$947	2.191:335$421	172:199$360	2 460:965$515	278 293$205	2.813:285$666	396:129$497	4.433:128$995

Imposto de importação

O producto do imposto de importação, referente ao anno de 1928, se eleva a 1.403:444$359 ouro e 1.017:824$276 papel, ou seja um total de 7.427:354$663, papel, o que colloca o nosso Estado em 6.º logar em confronto com os demais, em relação a essa renda da União.

	1925		1926		1927		1928	
Estados	Ouro	Papel	Ouro	Papel	Ouro	Papel	Ouro	Papel
Amazonas	1.096:068$910	832:404$351	1.648:270$407	1.102:295$881	1.151:114$142	764:819$344	930:671$254	616:362$972
Pará	2.372:277$861	1.567:860$419	2.650:325$365	1.759:967$208	2.353:872$814	1.654:585$767	2.474:611$752	1.590:391$938
Maranhão	478:781$515	450:002$120	595:291$814	498:674$977	660:209$762	515.698$978	702:936$459	538:156$787
Piauhy	91:917$790	68:951$665	98:385$645	73:395$360	154:317$682	111:550$638	201:321$378	148:096$785
Ceará	962:573$952	779:857$116	1.163:329$600	916:548$301	1.213:716$195	994:603$256	1.302:100$426	1.021:486$127
Rio G. do Norte	285:635$138	206:896$326	330:689$541	231:566$750	380:297$190	262:368$250	466:530$080	296:004$554
Parahyba	523:531$554	405:362$634	622:318$736	459:407$163	626:464$559	481:443$857	743:805$671	543:569$417
Pernambuco	5.018:355$954	3.761:878$924	5.573:190$410	3.776:828$506	5.886:052$289	3.943:362$001	6.725:511$321	4.406:331$511
Alagôas	824:012$234	734:568$250	1.019:451$678	808:026$505	907:834$540	716:993$576	1.033:110$538	716:578$968
Sergipe	118:499$978	75:020$163	181:016$068	124:053$480	250:213$783	167:347$210	257:332$423	164:482$084
Bahia	4.998:386$567	2.837:911$421	5.176:365$383	3.107:297$376	5.651:661$268	3.373:061$315	5.666:649$263	3.761:036$558
Espirito Santo	356:555$102	280:661$844	423:661$743	326:202$470	563:448$644	416:909$215	638:227$103	467:213$693
Rio de Janeiro			3:480$705	2:206$882	3:190$986	2:496$890	6:695$807	4:140$302
Capital Federal	60 322:579$708	40 269:118$082	66.422:502$456	41.279:734$405	68.638:739$814	42.965:095$795	77 864:821$110	48.818.854$624
São Paulo	49.920:264$876	36 070:894$185	52.400.440$486	35.089:680$067	65.479:146$747	44.021:179$330	73.950:971$046	49 372:450$726
Paraná	1.315:123$046	971:487$613	1.709:129$502	1.183:536$398	1.550:295$084	1.173:088$086	1.403:444$359	1.017:824$276
Santa Catharina	1.391:984$383	986:713$293	1.316:018$383	907:734$135	1.436:278$115	1.011:852$955	1.301.488$931	904:040$415
Rio Grande do Sul	6.761:069$852	6 336:230$429	9.441:130$242	7.960 048$087	9.536:757$494	6.830:186$162	11.391:577$201	7.832:118$836
Minas Geraes	8:662$703	5:682$627	25:940$986	15:708$335	27:099$638	16 273$605	41:471$000	25:299$243
Goyaz	6$278	3$932	97$957	60$345	104$445	64$259	56$325	34$961
Matto Grosso	270:312$472	184:349$553	172:198$993	122:963$811	275:066$050	183:897$518	391:220$036	251:498$898

Imposto de Consumo

Imposto de Renda

Na arrecadação do Imposto de Consumo, correspondente ao exercicio de 1928, o Paraná mantem o 6.º logar, entre os demais contribuintes, concorrendo para a União com a quantia de 11.595:055$682, como demonstram os seguintes dados:

Com referencia ao Imposto sobre a Renda, arrecadado em 1928, o nosso Estado está classificado como o 7.º contribuinte dessa fonte de receita da União, figurando no ultimo exercicio com a parcella de 844:087$893, como indicam os seguintes dados:

ESTADOS	1925	1926	1927	1928
Amazonas	226:334$621	262:999$146	592:343$535	540:020$979
Pará	410:571$013	461:164$047	881:899$952	840:912$201
Maranhão	251:800$007	133:736$705	244:417$610	257:848$394
Piauhy	59:814$415	54:187$705	126:977$050	190:484$475
Ceará	215:767$485	213:079$457	390:303$273	469:162$672
Rio Grande do Norte	96:575$110	63:022$788	199:564$362	212:989$697
Parahyba	76:346$132	101:792$682	165:703$642	214:030$570
Pernambuco	1.326:832$523	854:910$956	1.452:375$132	1.457:375$116
Alagôas	601:070$546	261:438$052	381:620$999	422:276$785
Sergipe	109:942$107	155:790$888	264:160$614	229:571$634
Bahia	2.368:667$797	2.032:782$144	3.027:304$841	2.976:735$936
Espirito Santo	349:475$033	354:467$826	629:152$076	541:199$951
Rio de Janeiro	—	—	1.102:397$931	1.269:877$231
S. Paulo	12.462:224$934	12.424:510$544	18.687:234$803	21.763:251$982
Paraná	567:198$353	369:838$344	871:110$715	844:087$893
Santa Catharina	240:663$923	225:394$863	528:319$769	531:498$711
Rio Grande do Sul	3.002:680$331	2.109:725$140	4.672:137$125	4.626:761$867
Minas Geraes	1.372:064$033	1.306:980$380	2.777:125$771	3.129:745$035
Goyaz	11:442$803	38:469$442	74:002$586	92:000$404
Matto Grosso	47:162$878	112:390$484	191:812$029	242:660$986

Imposto de Renda

Estado está classificado como o 7.º contribuinte

Imposto de Consumo

Na arrecadação do Imposto de Consumo, correspondente ao exercicio de 1928, o Paraná mantem o 6.º logar, entre os demais contribuintes, concorrendo para a União com a quantia de 11.595:055$682, como demonstram os seguintes dados:

ESTADOS	1925	1926	1927	1928
Amazonas	1.901:751$231	2.569:773$056	2.162:440$560	1.926:223$459
Pará	6.090:770$732	5.926:874$697	5.820:995$095	6.081:279$217
Maranhão	1.861:801$305	1.941:730$284	2.083:788$800	2.071:989$255
Piauhy	430:928$792	392:786$677	493:233$314	586:506$568
Ceará	2.958:990$872	3.101:800$600	3.412:163$030	3.608:384$896
Rio Grande do Norte	1.204.527$557	1.233:393$272	1.350:798$883	1.316:120$236
Parahyba	2.201:455$452	2.432:175$807	2.517:140$912	2.793:688$915
Pernambuco	18.391:641$279	19.513:047$661	19.999:481$519	20.666:162$332
Alagôas	3.376:371$385	3.480:796$053	3.413:728$633	3.522:063$390
Sergipe	3.105:576$531	3.097:468$207	3.197:385$578	3.071:087$359
Bahia	13.700:686$096	14.026:600$042	15.428:870$538	15.433:808$394
Espirito Santo	1.894:242$968	2.094:459$766	2.125:405$440	2.174:881$809
Rio de Janeiro	—	—	28.702:626$253	29.612:857$457
S. Paulo	88.734:059$825	111.489:077$331	128.862:429$579	148.562:953$336
Paraná	10.225:321$876	11.609:117$014	11.578:512$979	11.595:055$682
Santa Catharina	2.218:481$379	5.195:118$112	5.399:893$594	5.507:441$222
Rio Grande do Sul	21.136:441$569	24.989:017$469	27.149:302$383	29.543:858$321
Minas Geraes	13.762:222$823	14.961:553$841	15.438:385$823	17.206:356$546
Goyaz	327:404$936	307:562$677	299:917$152	320:832$565
Matto Grosso	866:045$641	790:074$067	884:723$167	1.003:837$379

Imposto sobre a circulação

A contribuição do Paraná, attinente ao imposto sobre circulação, comprehendendo Imposto de Transporte, Taxa de Viação, Operações a termo e Vendas Mercantis, no anno de 1928, importou em 4.753:391$540, resultando assim conservar a mesma classificação, em 6.º logar, no confronto dessa tributação, arrecadada nos demais Estados como especificam as seguintes parcellas:

ESTADOS	1925	1926	1927	1928
Amazonas	2.268:316$266	2.417:401$133	2.304:758$383	1.875:878$360
Pará	3.337:616$265	3.392:553$480	3.413:141$128	3.413:457$058
Maranhão	1.102:400$575	1.155:165$223	1.367:159$598	1.324:127$591
Piauhy	332:800$746	348:791$278	439:316$003	485:397$939
Ceará	2.318:986$773	2.308:315$478	2.668:104$051	2.419:897$454
Rio Grande do Norte	837:178$789	951:232$067	982:903$311	960:424$492
Parahyba	957:058$855	873:501$551	941:665$212	976:153$460
Pernambuco	9.184:604$484	9.608:548$704	9.669:597$056	9.907:408$924
Alagoas	1.447:341$670	1.469:852$296	1.579:005$244	1.666:953$869
Sergipe	796:745$062	826:964$912	810:093$616	796:247$699
Bahia	7.159:696$932	7.411:139$254	8.746:843$728	8.959:099$972
Espirito Santo	2.282:139$947	2.254:986$194	2.342:793$355	2.441:770$801
Rio de Janeiro	4.176:519$277	4.088:610$253	4.226:893$561	4.610:061$499
São Paulo	81.986:658$854	82.422:413$852	86.708:785$560	94.592:996$691
Paraná	4.858:745$509	4.881:393$767	4.618:408$966	4.753:391$540
Santa Catharina	2.093:264$256	2.319:243$942	2.376:181$966	2.404:454$542
Rio Grande do Sul	16.564:397$213	17.367:558$103	19.024:780$339	20.041:404$605
Minas Geraes	11.415:247$665	11.112:654$087	11.239:129$566	12.317:198$623
Goyaz	374:902$359	350:044$571	321:381$610	354:615$836
Matto Grosso	810:308$664	806:639$519	874:238$852	929:956$662

Renda dos Correios

Bem apreciavel é o accrescimo de receita verificado annualmente nos serviços de Correios do Paraná; basta dizer que em 9 annos quasi triplicou a renda, se elevando de 378:925$075 a 1.186:826$090.

Os seguintes numeros dão precisa idéa da progressão verificada:

1920	378:925$075
1921	528:327$456
1922	625:134$315
1923	712:845$715
1924	755:807$018
1925	805:626$527
1926	870:474$464
1927	891:879$050
1928	1.186:826$090

Confrontando as receitas procedidas pelas Administrações dos Correios dos demais Estados, o Paraná occupa o 7.º logar, como indicam os numeros seguintes:

	1926	1927	1928
São Paulo	11.840:964$958	12.729:018$169	17.953:010$812
Minas Geraes	3.704:848$218	3.846:435$471	5.146:135$098
Rio Grande do Sul	2.543:332$208	2.738:368$544	3.838:100$483
Rio de Janeiro	— — — —	1.592:866$546	2.017:265$314
Bahia	1.114:699$430	1.174:173$243	1.663:063$633
Pernambuco	867:601$835	929:861$489	1.287:056$398
Paraná	870:474$464	891:879$050	1.186:826$091
Santa Catharina	488:204$187	500:802$258	705:621$256
Espirito Santo	462:380$915	498:098$654	650:990$552
Ceará	335:846$237	382:041$355	528:120$450
Pará	297:357$184	312:847$807	430:918$717
Paraltyba do Norte	244:983$941	264:824$154	344:875$335
Alagoas	226:059$692	239:655$335	336:157$595
Amazonas e Acre	221:394$145	334:467$480	272:261$050
Maranhão	172:783$150	94:192$019	257:799$732
Matto Grosso	152:810$307	169.664$798	249:369$416
Sergipe	143:727$482	146:584$371	197:749$095
Rio Grande do Norte	125:832$272	150:350$706	189:754$867
Goyaz	103:040$725	122:410$570	142:456$273
Piauhy	58:459$585	64:027$990	96:259$845

Renda dos Telegraphos

Os serviços de telegrapho tem no Paraná notavel actividade como indicam os seguintes dados:

1923	964:542$672
1924	859:936$034
1925	962:708$562
1926	1.042:505$204
1927	971:469$339
1928	1.295:177$513

No anno de 1928 as receitas das diversas estações telegraphicas do Estado montaram ao total de 1.295:177$513, o que representa a quinta parcella comparando com as arrecadações procedidas nas outras circunscripções de Republica:

	1926	1927	1928
Amazonas	380:035$375	419:754$337	585:081$561
Pará	169:165$434	190:267$773	363:888$817
Maranhão	378:012$077	440:422$175	500:264$167
Piauhy	534:343$984	687:169$269	823:601$498
Ceará	625:486$170	667:193$776	916:523$585
Rio Grande do Norte	473:864$185	530:172$915	610:009$078
Parahyba	458:285$409	437:161$502	536:598$184
Pernambuco	897:896$368	904:028$829	1.271:534$145
Alagoas	282:767$303	278:978$248	349:793$988
Sergipe	379:800$603	357:624$405	430:167$944
Bahia	1.365:778$717	1.689:789$783	1.996:703$795
Espirito Santo	399:944$334	418:008$865	507:882$244
Rio de Janeiro	— — — —	— — — —	717:105$405
São Paulo	1.546:894$610	1.561:724$942	2.089:989$077
Paraná	1.042:505$204	971:466$339	1.295:177$513
Santa Catharina	709:849$752	675:776$348	808:668$712
Rio Grande do Sul	2.604:083$861	2.509:761$857	2.865:448$283
Minas Geraes	1.549:518$476	1.632:972$313	1.869:701$587
Goyaz	116:010$465	115:973$320	152:889$385
Matto Grosso	373:397$314	380:021$754	530:919$200

Movimento dos portos brasileiros, por Estados

Em relação ao movimento dos portos, tambem é bastante significativo o accrescimo que se accentua em cada anno, pois não só augmenta o numero de navios entrados como, parallelamente, se eleva a tonelagem.

Os seguintes dados permittem melhor conhecer a variação havida em confronto com os demais Estados:

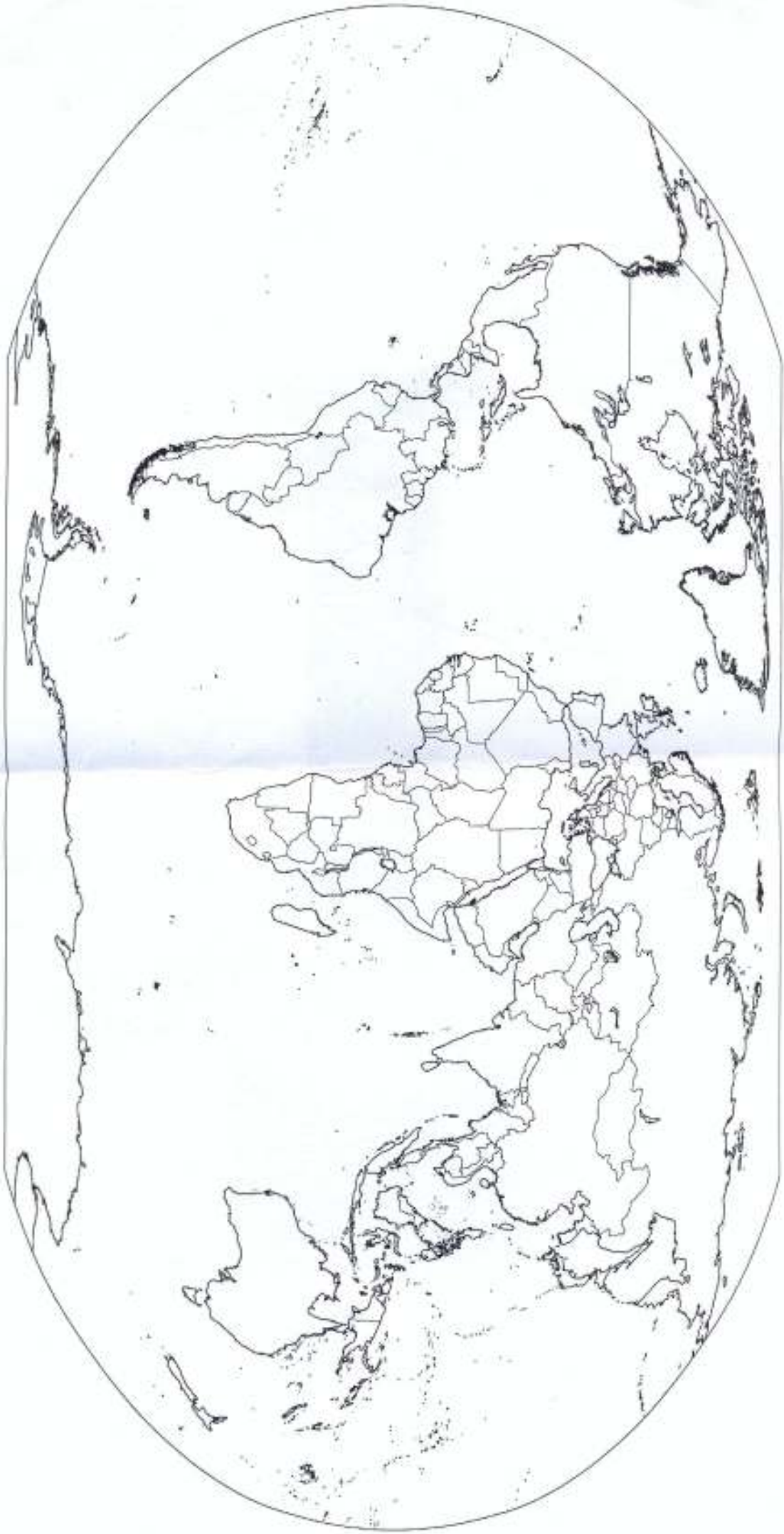
Movimento dos portos brasileiros, por Estados

Em relação ao movimento dos portos, tambem é bastante significativo o accrescimo que se accentua em cada anno, pois não só augmenta o numero de navios entrados como, parallelamente, se eleva a tonelagem.

Os seguintes dados permittem melhor conhecer a variação havida em confronto com os demais Estados:

ESTADOS	NUMEROS DE NAVIOS				TONELAGEM			
	1925	1926	1927	1928	1925	1926	1927	1928
Acre	631	781	824	718	22.911	19.112	24.448	24.023
Amazonas	1.222	1.350	450	1.265	518.095	577.668	598.698	482.532
Pará	866	662	1.057	1.028	1.045.051	1.448.614	1.137.684	1.224.671
Maranhão	566	588	575	665	680.521	659.019	643.013	882.697
Piauhy	296	223	233	248	38.319	23.188	37.763	44.008
Ceará	958	894	941	893	892.302	894.329	977.199	1.054.068
Rio Grande do Norte	1.157	1.198	905	973	849.952	860.157	783.719	903.996
Parahyba	618	670	438	404	726.090	712.437	644.477	773.752
Pernambuco	1.352	1.347	1.613	1.651	2.389.195	2.962.090	3.119.275	3.207.438
Alagôas	855	868	768	784	928.627	879.713	869.561	961.109
Sergipe	471	450	420	430	135.068	135.955	116.825	125.826
Bahia	2.441	2.441	2.337	1.988	3.522.763	3.599.213	3.893.228	3.814.001
Espirito Santo	1.623	1.712	1.787	1.705	1.046.166	1.105.026	1.153.369	1.266.871
Rio de Janeiro	1.147	1.014	963	931	115.846	126.547	102.877	84.118
Capital Federal	3.688	3.799	4.041	4.288	9.348.804	10.011.814	11.099.761	12.136.808
S. Paulo	2.980	3.342	3.251	3.337	6.970.507	7.873.569	9.152.315	10.328.052
Paraná	1.118	1.376	1.398	1.550	1.112.019	1.286.940	1.374.092	1.592.848
Santa Catharina	2.590	2.547	2.702	2.757	1.330.093	1.032.659	1.525.935	1.828.155
Rio Grande do Sul	3.486	3.656	5.153	5.417	1.824.609	2.184.972	2.522.633	3.293.057
Matto Grosso	419	292	298	394	77.130	65.237	62.842	96.710
TOTAL	28.484	29.510	31.154	31.426	33.408.718	36.158.562	39.839.716	44.124.740

Convem notar que alguns Estados apresentam maiores indices de navios entrados porque o volume da importação feita pelo Paraná é mais reduzido em relação áquelles.



Brasil - Regiões Segundo IBGE

Professor Santiago Alves de Siqueira



www.santiago.pro.br

Movimento dos portos do Estado (annos de 1922 a 1928)

A especificação do movimento dos portos do Estado, nos ultimos 7 annos, ultima com eloquencia o promissor accrescimo que continuamente se verifica na ordenada representativa da exportação paranaense.

Portos	Annos	NAVIOS ENTRADOS						MERCADORIAS (1)					
		Brasileiros		Extrangeiros		TOTAL		Extrangeiro				Paiz	
								Exportação		Importação		Em peso	
		N.º	Tonelagem	N.º	Tonelagem	N.º	Tonelagem	Peso	Valor	Peso	Valor	Exportação	Importação
Paranaguá	1922	640	499.458	89	179.363	735	678.821	94.511	35.899	7.848	6.454	55.103	38.669
	1923	659	549.131	79	168.692	738	717.823	97.072	37.564	10.743	10.808	79.028	36.614
	1924	695	633.710	69	158.826	764	792.536	75.440	56.118	14.332	14.645	40 724	30.745
	1925	710	695 590	73	205 794	783	901.384	74.152	60.965	24.642	20.504	25 568	25.568
	1926	703	681.739	102	309.763	805	991.502	48.609	35.586	19.370	18.467	25 695	45.979
	1927	740	746 992	88	272.198	828	1.018.500	41.353	44.184	20.007	20.748	40 278	40 278
	1928	798	845.660	135	360 357	933	1.205 926	52.608	84.070	24 734	20.042	40.897	10.784
Antonina	1922	227	215.070	26	33 196	253	248.266	19.957	8.176	10 386	6 698		
	1923	181	171.860	22	36.176	203	208.036	23.179	8.872	23 078	11.077		
	1924	176	170.257	10	13 139	186	183.396	32.416	16.584	18.392	8.451		
	1925	191	190.689	3	5 576	194	196.215	96 695	24.473	10.640	6 003		
	1926	224	248.961	9	10.350	233	259.311	53.408	54.360	1.227	918		
	1927	259	304.201	10	17.295	269	321.496	54 201	61.796	4 009	2.317		
	1928	267	319.833	21	31.497	288	351 030	56.798	67 368	2 214	1.626		
Guaraluba	1922	38	784	—	—	38	784	—	—	—	—		
	1923	28	640	—	—	28	640	—	—	—	—		
	1924	47	1.095	—	—	47	1.095	—	—	—	—		
	1925	33	721	—	—	33	721	—	—	—	—		
	1926	29	1.243	—	—	29	1.242	—	—	—	—		
	1927	34	1,060	—	—	34	1.060	—	—	—	—		
	1928	20	550	1	21	21	571	—	—	—	—		
Fóz do Iguassú	1923	1	—	196	27.656	198	27.693	12 485	7.452	314	283		
	1923	—	—	157	21.213	157	21.213	16 831	6 931	345	483		
	1924	2	75	104	11.537	106	11.612	9 910	7 712	471	550		
	1925	—	—	108	13.699	108	13.699	3.268	3.299	665	924		
	1926	—	—	309	34.695	309	34 695	10 753	10.345	834	825		
	1927	—	—	267	32.946	267	32.946	10.748	8.809	909	970		
	1928	15	1.995	293	33.329	308	35 324	13.119	12.321	755	808		

(1) — O peso é dado em toneladas e o valor em contos de reis.

Elementos comparativos entre os diversos Estados brasileiros mostrando o seu valor economico em relação á exportação

Os suggestivos elementos ha pouco divulgados pelo Instituto de Expansão Commercial, comparando diversos factores que significam o valor economico de cada Estado, referido a sua exportação, melhor synthetizam a auspiciosa situação do Paraná,

A taxa ouro arrecadada nos portos de Paranaguá e Antonina foi a seguinte:

1923	—	47:581$500
1924	—	83:422$081
1925	—	141:692$251
1926	—	151:098$088
1927	—	139:079$327
1928	—	110:851$555

Elementos comparativos entre os diversos Estados brasileiros mostrando o seu valor economico em relação á exportação

Os suggestivos elementos ha pouco divulgados pelo Instituto de Expansão Commercial, comparando diversos factores que significam o valor economico de cada Estado, referido a sua exportação, melhor synthetizam a auspiciosa situação do Paraná, cujo surto de progresso é sobremodo notavel e realmente promissor, como bem concretizam todos os dados adduzidos:

ESTADOS	População	Exportação em contos de réis	Valor economico de cada habitante	Classificação pelo valor de	
				Exportação	Cada habitante
S. Paulo	6.175.685	2.095.788	339$368	1.º logar	1.º logar
Rio de Janeiro	1.944.680	584.578	300$600	2.º „	2.º „
Bahia	4.041.540	333.740	82$577	3.º „	7.º „
Rio Grande do Sul	2.864.629	230.967	80$627	4.º „	8.º „
Espirito Santo	635.780	176.327	277$339	5.º „	3.º „
PARANA'	938.281	163.759	193$164	6.º „	4.º „
Amazonas	425.598	62.624	147$144	7.º „	5.º „
Pernambuco	2.783.049	58.767	21$332	8.º „	13.º „
Pará	1.375.845	56.490	41$058	9.º „	11.º „
Maranhão	1.108.601	49.315	44$475	10.º „	10.º „
Ceará	1.590.003	43.737	27$507	11.º „	12.º „
Santa Catharina	913.553	41.992	45$965	12.º „	9.º „
Matto Grosso	336.991	32.847	97$473	13.º „	6.º „
Rio Grande do Norte	714.069	15.060	21$105	14.º „	14.º „
Parahyba	1.277.652	13.130	10$278	15.º „	15.º „
Alagôas	1.164.654	5.421	4$657	16.º „	16.º „
Sergipe	539.890	731	1$355	17.º „	17.º „

Movimento dos portos do Estado (annos de 1922 a 1928)

A especificação do movimento dos portos do Estado, nos ultimos 7 annos, affirma com eloquencia o promissor accrescimo que continuamente se verifica na ordenada representativa da exportação paranaense.

Vias de transportes

Para a circulação da sua riqueza o Estado possue 1.293 klms. 245 de linhas ferreas e 18.301 klms. de estradas de rodagem, estando, portanto, em 6.º logar em relação ás primeiras e em 4.º quanto ás segundas, comparando com as demais unidades brasileiras, como indicam as seguintes especificações:

Estradas de Ferro

Em 31 de Dezembro de 1928

		Klms.			Klms.
1	Minas Geraes	7.848.957	11	Espirito Santo	714.353
2	São Paulo	7.007.237	12	Maranhão	456.825
3	Rio Grande do Sul	3.035.022	13	Parahyba	414.608
4	Rio de Janeiro	2.666.003	14	Rio Grande do Norte	397.952
5	Bahia	2.047.749	15	Pará	374.300
6	Paraná	1.293.245	16	Alagoas	326.061
7	Ceará	1.176.817	17	Sergipe	297.796
8	Matto Grosso	1.171.220	18	Goyaz	296.681
9	Santa Catharina	1.130.685	19	Districto Federal	172.342
10	Pernambuco	963.615	20	Piauhy	152.237
			21	Amazonas	5.087

Estradas de Ferro existentes no Estado do Paraná

Linha Paraná

	Klms.
Paranaguá—Curityba	110.390
Antonina—Morretes	16.100
Curityba—Serrinha	71.320
Serrinha—Rio Negro	88.915
Nova Restinga—P. Grossa	66.944
	353.669

São Paulo—Rio Grande

	Klms.
Serrinha—Nova Restinga	44.980
Ponta Grossa—Itararé	251.901
Ponta Grossa—P. União	263.865
	560.746

Ramal Paranapanema

	Klms.
Jaguariahyva—Guimarães Carneiro	174.937
Wenceslau Braz—Arthur Bernardes	76.496
	251.433

	Klms.
Estrada de Ferro Norte Paraná	43.397

Estrada de Ferro São Paulo—Paraná

	Klms.
(Rio Paranapanema—Cambará)	24.03

Estrada de Ferro Alto Paraná

	Klms.
(Porto Mendes—Guayra)	60.00
Total	1.293.24

Estradas de rodagem

N.º de ordem		1927 Dezembro	1929 Agosto	N.º de ordem
1	São Paulo	10.436	28.063.000	(1)
2	Minas Geraes	9.381	12.408.734	(2)
3	Rio Grande do Sul	9.047	11.878.000 (1)	(3)
4	Paraná	7.400	8.488.000 (2)	(4)
5	Matto Grosso	5.683	5.840.000	(6)
6	Pernambuco	4.902	4.902.980	(7)
7	Parahyba	3.812	3.812.879	(12)
8	Rio Grande do Norte	3.791	3.972 570	(10)
9	Bahia	3.511	4.900.473	(8)
10	Goyaz	3.500	4.420.834	(9)
11	Piauhy	2.666	3.014.000	(15)
12	Santa Catharina	2.158	7.049.000	(5)
13	Rio de Janeiro	1.913	3.890.020	(11)
14	Alagoas	1.488	1.571.000	(16)
15	Maranhão	1.445	3.128.000	(14)
16	Ceará	1.306	3.567.224	(13)
17	Espirito Santo	700	1.134.565	(17)
18	Districto Federal	372	548.400	(18)
19	Sergipe	300	328.500	(20)
20	Pará	299	394.935	(19)
21	Amazonas	77	258.000	(21)

(1) Possue mais 50 klms. de caminhos carroçaveis.
(2) Possue mais 9.813 klms. de estradas transitaveis por automoveis, porem que não recebem conservação permanente.

Producção

As fontes productoras do Paraná, crescem, portanto, e se multiplicam vigorosamente, attestando a exhuberante fertilidade do solo, que por isso em cada anno mais se valoriza.

Safra e exportação em 1927

Em relação á safra do Brasil, entre os Estados productores, o Paraná figura em 4.º logar, com um total de 593.427.300 kilos como realçam os seguintes dados:

		Safra em tonelada			Safra em tonelada
1	São Paulo	2.894.000	12	Alagôas	130.710
2	Rio Grande do Sul	1.673.800	13	Sergipe	126.893
3	Minas Geraes	1.613.154	14	Espirito Santo	102.840
4	Paraná	598.427	15	Maranhão	86.680
5	Bahia	400.630	16	Rio Grande do Norte	60.987
6	Pernambuco	313.855	17	Amazonas	54.984
7	Santa Catharina	270.862	18	Pará	52.985
8	Goyaz	255.161	19	Piauhy	51.550
9	Rio de Janeiro	252.872	20	Matto Grosso	29.245
10	Ceará	221.445	21	Territorio do Acre	11.850
11	Parahyba	134.263			

Producção de batatinha

ESTADOS	1927-1928	1926-1927	1925-1926
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Parahyba	1.109	350	340
Espirito Santo	68	65	60
Rio de Janeiro	9.582	10.332	12.000
São Paulo	62.100	54.000	78.242
Paraná	42.654	42.535	42.079
Santa Catharina	7.528	6.500	8.537
Rio Grande do Sul	86.516	110.000	118.000
Minas Geraes	15.450	19.668	16.602
Goyaz	2.500	2.500	2.430
Matto Grosso	60	40	85
TOTAL	227.567	245.990	278.375

Confrontando os totaes de producção de batatas no Brasil, nos annos de 1921 a 1928 verifica-se que o Paraná contribue com parcella notavel para essa fonte economica, como bem indicam os seguintes elementos:

Annos	Toneladas	Contos
1921	190.852	76.431
1922	286.350	114.540
1923	208.408	104.204
1924	241.038	141.038
1925	232.200	150.930
1926	290.813	161.047
1927	260.017	153.018
1928	227.567	113.783

A contribuição da producção paranaense nesses totaes foi:

Em 1927 42.500 toneladas
Em 1928 43.075 toneladas

Da ultima safra exportou o Paraná 3.905.767 kilos no valor official de 1.562:306$800.

Os municipios productores de quantidades apreciaveis foram os seguintes, conforme avaliação feita pela Inspectoria do Fomento Agricola do 15.º Districto:

	MUNICIPIOS	Kilos		MUNICIPIOS	Kilos
1	Imbituva	16.016.000	18	Rio Negro	95.000
2	Araucaria	14.320.000	19	Pirahy	85.000
3	Curityba	4.410.000	20	Clevelandia	80.000
4	União da Victoria	1.116.000	21	São Matheus	70.000
5	Castro	1.014.000	22	Fóz do Iguassú	70.000
6	Ponta Grossa	990.000	23	Palmyra	66.000
7	Cerro Azul	910.000	24	Entre Rios	40.000
8	Palmeira	900.000	25	Teixeira Soares	40.000
9	Campo Largo	670.000	26	Prudentopolis	40.000
10	Palmas	624.000	27	Rio Branco	30.600
11	S. José dos Pinhaes	320.000	28	Conchas	23.000
12	Jacarézinho	275.000	29	Marumby	19.000
13	Mallet	240.000	30	Jaguariahyva	14.200
14	Tamandaré	165.000	31	Guarapuava	14.000
15	Paranaguá	135.000	32	Colombo	14.000
16	Lapa	130.000	33	Deodoro	12.000
17	Iraty	120.000	34	Bocayuva	7.200

Producção de milho

ESTADOS	1927-1928 Toneladas	1926-1927 Toneladas	1925-1926 Toneladas
Amazonas	6.594	4.400	4.500
Pará	6.608	5.630	4.800
Maranhão	5.696	6.000	6.000
Piauhy	10.000	10.000	9.200
Ceará	41.600	52.000	52.000
Rio Grande do Norte	6.100	14.250	14.000
Parahyba	20.000	15.500	15.737
Pernambuco	48.612	47.384	48.500
Alagôas	40.000	16.100	16.350
Sergipe	12.624	18.200	18.600
Bahia	43.100	50.000	51.656
Espirito Santo	35.000	16.000	18.000
Rio de Janeiro	137.620	76.000	72.000
São Paulo	1.092.000	1.092.012	996.003
Paraná	407.083	417.400	362.000
Santa Catharina	132.440	145.600	118.000
Rio Grande do Sul	923.538	800.000	788.380
Minas Geraes	551.200	817.525	949.536
Goyaz	150.000	150.000	148.650
Matto Grosso	7.480	9.400	7.300
Territorio do Acre	6.326	7.500	7.000
TOTAL	3.683.621	3.770.901	3.708.212

Producção de feijão

ESTADOS	1927-1928 Toneladas	1926-1927 Toneladas	1925-1926 Toneladas
Amazonas	413	4.150	4.100
Pará	596	2.200	2.000
Maranhão	1.136	3.500	3.600
Piauhy	2.000	3.000	2.000
Ceará	14.250	15.000	15.000
Rio Grande do Norte	3.509	7.500	7.461
Parahyba	7.457	4.200	4.135
Pernambuco	4.864	4.964	4.300
Alagôas	9.460	5.000	5.100
Sergipe	10.080	7.300	7.800
Bahia	26.592	31.700	28.845
Espirito Santo	3.000	2.500	2.100
Rio de Janeiro	12.060	10.000	8.750
São Paulo	228.006	228.000	210.000
Rio Grande do Sul	103.937	120.000	116.500
Minas Geraes	50.080	14.600	80.000
Paraná	35.257	38.000	35.000
Santa Catharina	15.453	14.000	13.740
Matto Grosso	3.428	2.500	3.000
Goyaz	28.000	20.000	18.000
Acre	957	—	—
	560.535	538.114	571.431

Producção de Vinho

(Em hectolitros)

ESTADOS	1927-1928	1926-1927	1925-1926
São Paulo	40.000	34.000	21.161
Paraná	13.881	60.000	51.000
Santa Catharina	6.845	3.335	3.800
Rio Grande do Sul	770.000	760.000	740.000
Minas Geraes	10.000	3.500	3.200
	840.726	860.835	819.161

Producção de centeio

ESTADOS	1927-1928	1926-1927	1925-1926
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Paraná	6.769	6.259	9.300
Santa Catharina	2.360	4.700	4.800
Rio Grande do Sul	2.538	3.000	3.200
	11.667	13.959	17.300

Producção de cevada

ESTADOS	1927-1928	1926-1927	1925-1926
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Paraná	901	1.002	2.000
Santa Catharina	127	178	73
Rio Grande do Sul	7.912	5.000	5.100
	8.940	6.180	7.173

Exportação de fructas de mesa

	KILOS		VALOR EM MIL REIS	
	1927	1928	1927	1928
São Paulo	64.049.009	79.113.111	13.297:602$000	17.340:530$000
Rio de Janeiro	10.556.040	15.251.148	5.638:319$000	9.098:292$000
Paraná	1.205.091	1.097.250	257:548$000	297:766$000
Santa Catharina	462.026	494.572	67:211$000	103:749$000
Pernambuco	101.845	169.190	72:619$000	149:690$000
Rio Grande do Sul	254.564	168.359	54:242$000	59:054$000
Bahia	—	70.017	—	84:895$000

O café, o mate, e a madeira, indubitavelmente constituem os verdadeiros factores dynamicos do progresso do Paraná.

O primeiro, que deu a excepcional situação economica e civilizadora da Federação, dentro em breve proporcionará um surto de progresso ao Paraná tão vultoso que toda previsão por mais pessimista, reconhece que

antes de 30 annos o desenvolvimento do Estado terá attingido a proporções taes que possivelmente causará surpresa a outros que actualmente apresentam maiores indices de progresso.

Para melhor se avaliar do real desenvolvimento dessa nova e tão promissora fonte economica, que tanto está valorizando as terras do Paraná e despertando o maior interesse para os lavradores dos outros Estados, basta notar, como indica o seguinte quadro, que de 1915 a 1928 a producção da preciosa rubiacea se elevou de 250.500 kgs. com valor de 82.456$000, a 26.600.580 kgs. com o valor de 74.495:232$000.

E o numero de plantas que em 1915 era de 3.000.000, elevado a 12.500.000 em 1924 attinge presentemente a mais de 33.000.000, sendo certo que antes de 1935 ultrapassará de 50.000.000 como bem permittem prever os fidedignos dados fornecidos pelo utilissimo Instituto de Expansão Commercial, do Ministerio de Agricultura, a cuja fonte tão autorizada recorri colligindo muitos dos dados aqui reproduzidos.

Exercicios	Numero de pés existentes	Total exportados em kgs.	Saccas		Valor da Exportação
1909—1910	850.000	509.470	—	—	240:280$
1910—1911	1.100.000	510.690	—	—	360:414$
1911—1912	2.000.000	426.730	—	—	272:914$
1912—1913	2.850.000	198.684	—	—	86:598$
1913—1914	2.900.000	1.719.120	—	—	274:888$
1914—1915	3.000.000	250.500	—	—	82:456$
1915—1916	4.150.000	1.125.300	—	—	386:482$
1916—1917	5.950.000	3.626.414	—	—	2.442:180$
1917—1918	6.000.000	4.072.400	—	—	2.851:380$
1918—1919	7.450.000	305.928	—	—	239:128$
1919—1920	8.700.000	650.200	—	—	609:887$
1920—1921	9.000.000	3.691.500	—	—	3.462:627$
1921—1922	10.000.000	2.789.328	—	—	2.616:300$
1922—1923	11.000.000	4.073.620	—	—	3.822:062$
1923—1924	12.800.800	1.932.000	—	—	5.409:720$
1924—1925	13.150.000	2.463.580	38.020		6.912:177$
1925—1926	15.200.000	10.515.540	157.846		28.702:304$
1926—1927	17.800.700	5.213.280	81.772		14.597:303$
1927—1928	27.700.000	26.600.580	443.424		74.495:232$
1928—1929	33.672.000				

Para o anno de 1929 a colheita prevista ultrapassará de 600.000 saccas.

Preços do café exportado em 1928

PORTOS DE PROCEDENCIA	VALOR MEDIO POR SACCA			
	Em réis papel		Em Libras e shillings	
	1927	1928	1927	1928
Pernambuco	149$516	166$232	3/13	4/1
Bahia	152$293	167$040	3/14	4/2
Victoria.	143$279	171$129	3/10	4/2
Rio de Janeiro	146$152	171$403	3/11	4/4
Santos	181$405	222$678	4/8	5/5
Paranaguá.	163$480	173$720	4/0	4/3
Outros Portos . . .	175$194	193$196	4/6	4/8

Exportação de café por portos de procedencia

PORTOS DE PROCEDENCIA	QUANTIDADE EM SACCOS				
	1924	1925	1926	1927	1928
Pernambuco	60.733	94.919	181.899	106.451	119.314
Bahia	259.081	246.746	341.167	256.212	417.563
Victoria	832.264	764.786	800.646	950.526	1.023.359
Rio de Janeiro	3.526.741	3.244.089	3.127.026	3.267.502	2.809.678
Santos	9.505.808	9.101.065	9.218.311	10.284.538	8.956.041
Paranaguá	29.521	27.628	73.654	212.899	442.512
Diversos	12.334	2.722	8.776	146.684	152.978
TOTAL	14.226.482	13.481.955	13.751.479	15.224.812	13.921.445

PORTOS DE PROCEDENCIA	VALOR EM MIL REIS PAPEL				
	1924	1925	1926	1927	1928
Pernambuco	11.005:127$	15.822:222$	26.917:142$	15.916:085$	13.184:532$
Bahia	50.889:821$	50.405:886$	51.651:847$	39.019:238$	69.749:834$
Victoria	167.251:541$	143.428:553$	120.930:460$	136.190:783$	175.126:248$
Rio de Janeiro	661.812:943$	609.696:504$	477.595:910$	477.553:385$	481.617:138$
Santos	2.030.985:531$	2.075.165:985$	1.656.934:054$	1.865:670:226$	1.994.308:461$
Paranaguá	4.449:149$	5.093:856$	12.247:156$	34.804:762$	76.873:735$
Diversos	2.177:727$	478:825$	1.368:188$	22.391:013$	29.303:910$
TOTAL	2.928.571:839$	2.900.091:831$	2.347.644:757$	2.591.545:492$	2.840.163:858$

O nosso conterraneo, Sr. Carlos Alberto Gonçalves, que muito tem se dedicado á organização dos dados estatisticos que mais interessam a vida economica do Paiz, em um precioso trabalho sobre o café do Paraná, que dentro em breve será divulgado, fornece as seguintes informações que merecem a mais detida attenção.

A zona cafeeira do Estado abrangida pelos municipios de Jacarézinho, Rio Claro, Carlopolis, S. José da Bôa Vista, Colonia Mineira, Thomazina, Tibagy, Cambará, Santo Antonio da Platina, apresenta uma capacidade superior a 2 bilhões de pés.

A cultura actualmente é representada por 33.672.000 pés assim distribuidos:

CULTURA POR MUNICIPIO

Ribeirão Claro	8.722.000	Thomazina	2.250.000
Jacarézinho	8.000.000	Colonia Mineira	1.600.000
Cambará	5.600.000	S. José da Bôa Vista	1.400.000
Santo Antonio da Platina	5.600.000	Carlopolis	500.000
			33.672.000

PRODUCÇÃO POR MIL PÉS

	Arrobas		Arrobas
Paraná	150	Minas Geraes	45
Bahia	60	Rio de Janeiro	40
São Paulo	52	Pernambuco	10
Espirito Santo	46		

A estimativa da producção por mil pés, feita pelo nosso conterraneo, é bem menor que a realidade, pois outras informações de profundos conhecedores da região, proclamam com grande enthusiasmo e maior admiração a exhuberante fertilidade das privilegiadas terras roxas do Noroeste Paranaense.

Os lavradores da preciosa rubiacea, que melhor conhecem as plantações existentes são accordes em dizer que a media da producção por mil pés é superior a 200 arrobas, sendo que existem colheitas que attingem a media superior a 300 arrobas, como se tem verificado nas fazendas "Ibera", "Nova Galles", "Infante Vieira", "Companhia Barbosa" e outras.

Tal producção assegura uma safra superior a 1.500.000 saccas logo que todos os cafesaes actualmente existentes estejam produzindo.

E como continuamente se intensifica em progressão sobremodo animadora a cultura da preciosa rubiacea, na zona cafeeira do nosso Estado, para onde a já reconhecida e prodigiosa fertilidade do solo convida o emprego da actividade dos que sabem se tornar uteis á collectividade, occasionando assim o estabelecimento de novas fazendas e consequentemente o augmento da cultura, bem se vê que dentro em breve o volume da producção do café paranaense apresente parcella notavel na economia do Paiz.

Basta lembrar que 71,5 % do ouro que no anno de 1928 entrou no Brasil se refere a exportação do café.

A ultima safra cafeeira do Paiz excedeu a 28 milhões de saccas.

A cultura do café em todo o mundo é avaliada em 3.716.308.746 de arvores, dos quaes 2.579.858.746 existem no Brasil, como indicam os seguintes dados:

DISTRIBUIÇÃO MUNDIAL DOS CAFESAES

Brasil	2.579.858.746	69,42 o/o
Colombia	300.000.000	8,07 o/o
Venezuela	133.000.000	3,58 o/o
Mexico	80.000.000	2,15 o/o
Guatemala	75.250.000	2,03 o/o
Salvador	72.000.000	1,94 o/o
Haiti	63.600.000	1,71 o/o
Porto Rico	54.600.000	1,47 o/o
Costa Rica	32.000.000	0,86 o/o
Diversos	326.000.000	8,77 o/o
	3.716.308.746	100,00 o/o

Na porcentagem com que o Brasil comparece nessa estatistica São Paulo representa 45,8 o/o, Minas Geraes 24,1 o/o, Rio de Janeiro 10,8 o/o, Espirito Santo 9,2 o/o, Bahia 2,8 o/o, Pernambuco 2,5 o/o, Paraná, 1,3 o/o, Ceará 1,2 o/o e outros Estados com 2,3 o/o, como affirmam os elementos que coordenei:

DISTRIBUIÇÃO DE CAFESAES NO BRASIL

			Prod. media por mil pés
São Paulo	1.180.983.000	45,8 o/o	52 arrobas
Minas Geraes	623.570.000	24,1 o/o	45 "
Rio de Janeiro	274.296.247	10,8 o/o	35 "
Espirito Santo	237.934.899	9,2 o/o	46 "
Bahia	71.200.000	2,8 o/o	60 "
Pernambuco	66.082.600	2,5 o/o	19 "
Paraná	33.672.000	1,3 o/o	150 "
Diversos	92.120.000	3,5 o/o	
	2.579.858.746		

O que mais preoccupa o problema do café é o preço do producto.

Limitar as plantações por certo não seria a solução mais racional, por isso que daria logar a que outros paizes conquistassem os nossos mercados.

O importante problema tem que ser solucionado pela qualidade do producto produzido a menor preço. Qual o Estado que então offerece maiores possibilidades de concorrer com vantagem nessa grande obra de patriotismo em prol dos mais altos interesses do Paiz?

O Paraná é precisamente o que offerece maior somma de elementos naturaes para producção do café de melhor qualidade e a menor preço.

Basta lembrar que a previsão dos entendidos diz que "dentro de cinco annos a colheita pode attingir facilmente a dois milhões de saccas, se não surgir um imprevisto de vulto, é claro".

"A exuberancia das terras é milagrosa, pois são verdadeiras terras roxas, sem mancha, caracterizadas pela sua grande profundidade, pela sua riqueza em oxido de ferro e aluminio e pelo seu elevado teor em titaneo, com aquella coloração vermelha que, segundo Glinka, envolve os crystaes de ilminito, onde a figueira branca é a credencial da fertilidade na plantação do café."

Ao par do café está sendo intensificada com os mais auspiciosos resultados a cultura do trigo, que ultimamente tem tomado consideravel incremento. As sementes desse cereal distribuidas no anno passado produziram 12.000.000 de kilos, o que realmente representa um promissor successo, que confirma de maneira positiva e concreta a excellencia das terras do Estado para mais essa cultura de tão esperançosas expectativas.

Segundo os elementos officiaes fornecidos pelo Governo, essa producção equivale ao terço do consumo de trigo no Estado.

Os seguintes elementos demonstram a verdadeira animação que se verifica na cultura de tão precioso cereal.

Exercicios	Producção em kgs.
1922—1923	1.403.000
1923—1924	1.458.550
1924—1925	1.888.100
1925—1926	2.331.300
1926—1927	5.166.810
1927—1928	6.486.000
1928—1929	11.914 894

Para a proxima safra, em Dezembro e Janeiro, está prevista uma colheita de 20 milhões de kilos, o que representa mais de 50% do consumo do trigo no Paraná.

A media da producção por hectare, em todo o Estado, no ultimo exercicio, foi de 1.268 kgs., sendo que entre os municipios que mais produziram destacam-se os de Guarapuava e Foz do Iguassú, cuja media attingio a 1.600 kgs. e 1.400 kgs., por hectare, respectivamente.

***

A herva mate, cuja industria embora não apresente o mesmo indice de activamento que anima a cultura do café, continua a ser explorada com intensidade crescente, correspondendo amplamente ás previsões antes formuladas.

O volume da exportação não tem sido maior em consequencia das difficuldades que continuamente crescem para a extracção e transporte do producto, que, como é sabido, annualmente mais se distancia dos postos de beneficio e de embarque, com a penetração para o interior do Estado, a Oeste, onde ainda não existem os convenientes meios para a circulação da riqueza.

Vencendo, entretanto, esses obices, que estão entravando o maior activamentento de tão compensadora industria, que ha tantos annos vem

contribuindo efficazmente pelo engrandecimento do Estado, e que ainda constitue parcella maxima na sua receita, os numeros representativos da herva mate continuam a apresentar animador crescente, bastando dizer que, no periodo de 1922 a 1927, isto é, em 6 annos, o valor da exportação desse producto tambem se elevou de mais de 100%, como attestam todos os dados estatisticos, pois de 44.579:521$200 no exercicio de 1921—1922 attingio a 98.225:546$600 em 1926—1927, conforme consta de mensagens do Presidente do Paraná.

Em interressante divulgação feita pelo Ministro da Agricultura, figuram as seguintes informações bastante valiosas para os que se interessam pelo Paraná:

"Occupa o mate, depois do café e do cacáo, o primeiro logar na lista dos valores dos nossos productos de origem vegetal, exportados annualmente, representando-se em nosso commercio exterior por 114.935 contos no anno passado, a que corresponderam 2.840.000 esterlinos. O valor do cacáo exportado, no mesmo periodo, expressou-se por 148.965 contos e 3.656.000 libras.

"O mate constitue, no Brasil, uma das mais importantes industrias extractivas, explorada com intensidade no Paraná, Santa Catharina, Rio Grande do Sul e Matto Grosso. O seu uso bastante generalizado nos Estados do Sul, começa a desenvolver-se nos demais e a sua exportação copiosa para as Republicas do Prata e para o Chile, vae abrindo caminho nos mercados de varios paizes da Europa e nos Estados Unidos. Nos ultimos annos, a exportação geral deste producto se representa pelos algarismos seguintes:

	Toneladas	Contos de Reis	Milhões de Libras
1924	78.750	87.652	2.179
1925	86.755	107.518	2.864
1926	96.657	114.220	3.323
1927	91.092	109.921	2.677
1928	88.180	114.935	2.840

"Os maiores mercados importadores do mate do Brasil são a Argentina, o Uruguay e o Chile; das 88.180 toneladas saidas no anno passado dos portos do Paraná, Santa Catharina, Rio Grande do Sul e Matto Grosso, 63.253, ou seja muito mais de metade foram adquiridas pela Argentina e 18.048 pelo Uruguay.

"A exportação para o Estados Unidos e para a Europa, Italia, Inglaterra e França, se expressa por algarismos ainda de pouca monta, mas evidentemente crescentes em confronto com os annos anteriores. Com effeito, em 1923 a Allemenha só importava uma tonelada de herva nacional, os Estados Unidos 3, a França 8, a Italia 16; hoje o consumo, em cada um destes paizes, começa alargar-se como se vê do quadro geral de nossas exportações por destino:

"Exportação em 1923 — Argentina, 63.018 toneladas, 36.896 contos; Uruguay, 20.005 toneladas, 14.740 contos; Chile, 4.506 toneladas, 3.380 contos; Paraguay, 85 toneladas, 64 contos; Italia, 16 toneladas, 16 contos; França, 8 toneladas, 12 contos; Estados Unidos, 3 toneladas, 3 contos; Allemanha, 1 tonelada.

"A exportação para a Argentina apresenta ligeiras fluctuações nos ultimos annos; em 1924, por exemplo, representou-se por 57.860 toneladas, eleva-se a 68.558 em 1926 e se expressa por 63.253, em 1928, o que se deve explicar por oscillações naturaes do commercio, desde que a producção de Missões é pequena, sendo o seu contingente compensado pelo augmento das populações.

"O quadro seguinte indica a exportação geral do mate brasileiro em 1928 e por destino:

"Exportação de mate em 1928:

"Allemanha, 73.403 kilos, 105 contos; Argentina. . . . 63.253 082 kilos, 79.109 contos; Chile, 6.664.280 kilos, 9.577 contos; Estados Unidos, 34.479 kilos, 48 contos; França, 24.777 kilos, 35 contos; Grã Bretanha, 40.668 kilos, 31 contos; Marrocos, 295 kilos, 442 mil reis, Portugal, 4.011 kilos, 6 contos; Suecia, 8.733 kilos, 13 contos; Syria, 3.064 kilos, 4 contos; Uruguay, 18.048.513 kilos, 25.940 contos. Total 88.180.319 kilos e 114.935 contos.

"Accentua-se, nos ultimos annos, o augmento da exportação da herva cancheada tanto para a Argentina como para o Uruguay, diminuindo a da beneficiada; actualmente, quasi metade do mate exportado para as duas Republicas sae como materia prima para ser beneficiado nos estabelecimentos argentinos e uruguayos. Das 88.140 toneladas de mate exportadas no anno passado 39.000 eram de herva cancheada, destinada aos referidos mercados, porque todo o producto que se destina a outros paizes é beneficiado. No intuito de corrigir essa anomalia, o Paraná procura fiscalizar a saida do mate de sua producção, medida que vae sendo imitado pelos demais Estados.

"A campanha de propaganda que se desenvolve, actualmente na Europa e nos Estados Unidos, pelo augmento do consumo do mate, deverá determinar maiores saidas principalmente para os Estados Unidos, França, Inglaterra e Allemanha.

"No paiz, por sua vez, o mate póde lograr maior consumo.

***

Na exportação de herva-mate, pelos estados, o Paraná figura com mais elevada tonelagem, sendo que o porto de Antonina é o que tem apresentado maior movimento de embarque, como attestam os seguintes dados:

Exportação de mate por portos de procedencia

PORTOS DE PROCEDENCIA	QUANTIDADE EM KILOS

Exportação de mate por portos de procedencia

PORTOS DE PROCEDENCIA	QUANTIDADE EM KILOS				
	1924	1925	1926	1927	1928
Paranaguá	37.152.888	36.473.879	13.299.896	3.025.546	863 349
Antonina	12.578.467	18.933.730	40.153.428	47.115.476	47.891.592
Fóz do Iguassú	7.164.351	2.833.098	8.863.235	7.153.383	10.213.187
São Francisco	17.527.909	23.036.404	23.076.166	24.302.956	20.096.618
Rio Grande	102.018	47.864	1.372.279	3.762.714	2.350.145
Porto Alegre	2.616.386	2.556.711	2.697 882	3.454.056	3.182.244
Sant'Anna do Livramento	328.433	442.450	632.424	214.616	164.366
Uruguayana	166.442	464.748	520.743	754.347	247.519
Porto Esperança	542.307	1.471.123	1.510.809	820.619	2.822 901
Diversos	571.127	494.946	530.302	468.659	348.398
TOTAL	78.750.328	86.754.953	92.657.164	91.072.372	88.180.319

PORTOS DE PROCEDENCIA	VALOR EM MIL REIS PAPEL				
	1924	1925	1926	1927	1928
Paranaguá	45.165:721$	48.297:462$	17.321:023$	4.074:153$	1.252:759$
Antonina	13.072:106$	22.979:417$	51.739:498$	60.237:968$	65.376:081$
Fóz do Iguassú	6.832:892$	3.155:649$	9.698:188$	7.716:225$	11.458:573$
São Francisco	18.577:584$	26.826:848$	27.275:979$	27.006:420$	25.673:602$
Rio Grande	111:608$	54:904$	1.574:509$	4.237:728$	2.657:966$
Porto Alegre	2.331:189$	2.841:756$	2.959:008$	3.763:426$	3.592:500$
Sant'Anna do Livramento	390:340$	561:103$	758:150$	287:737$	235:791$
Uruguayana	203:296$	544:145$	609:468$	896:554$	357:289$
Porto Esperança	551:933$	1.656:246$	1.654:474$	1.091:071$	3.869:966$
Diversos	714:859$	600:000$	629:480$	610:157$	460:878$
TOTAL	87.951:528$	107.517:530$	114.219:777$	109.921:439$	114.935:414$

As seguintes parcellas estatisticas mostram a evolução da industria da preciosa ilexina, que tantos beneficios tem proporcionado ao nosso Paraná.

Herva-mate exportada pelo Estado do Paraná

(Periodo de 1855 a 1928)

Annos	Totaes em kilos	Annos	Totaes em kilos	Valor official
1855	4.907.973	1892	19.351.726	
1856	6.905.695	1893	20.767.995	
1857	6.076.797	1894	18.262.531	
1858	4.974.254	1895	24.637.419	
1859	5.656.768	1896	25.098.930	
1860	6.123.320	1897	18.492.535	
1861	4.440.728	1898	22.921.144	
1862	4.811.628	1899	21.912.899	
1863	5.581.964	1900	24.900.021	
1864	8.631.682	1901—1902	25.137.446	12.605:064$500
1865	8.218.020	1902—1903	28.209.635	14.104:959$000
1866	6.877.218	1903—1904	34.845.329	15.604:817$500
1867	12.462.217	1904—1905	32.214.915	13.220:684$000
1868	12.813.323	1905—1906	30.398.261	16.297:658$000
1869	13.353.669	1906—1907	36.662.314	18.181:146$500
1870	14.284.018	1907—1908	33.843.055	16.510:045$000
1871	13.714.260	1908—1909	36.641.626	18.320:813$000
1872	16.632.502	1909—1910	38.679.387	20.339:693$500
1873	13.442.407	1910—1911	39.227.747	22.613:873$500
1874	11.706.319	1911—1912	46.065.599	23.033:275$500
1875	11.569.166	1912—1913	44.957.418	24.769:401$500
1876	12.702.371	1913—1914	40.918.232	22.379:462$500
1877	31.290.020	1914—1915	48.545.663	22.235:421$500
1878	12.971.418	1915—1916	57.097.375	32.916:447$000
1879	14.087.728	1916—1917	44.202.490	18.451:529$000
1880	12.699.187	1917—1918	42.188.580	18.585:188$000
1881	12.942.947	1918—1919	39.537.828	20.872:261$500
1882	15.167.249	1919—1920	42.937.246	40.876:000$000
1883	15.300.751	1920—1921	44.843.093	41.020:584$500
1884	14.524.420	1921—1922	46.780.636	44.579:521$500
1885	13.461.599	1922—1923	51.140.432	56.182:664$000
1886	14.524.579	1923—1924	59.501.561	70.788:192$500
1887	19.558.901	1924—1925	58.398.000	72.267:954$500
1888	18.253.836	1925—1926	58.436.630	70.441:902$500
1889	18.329.686	1926—1927	81.347.046	98.225:546$500
1890	20.592.942	1927—1928	73.605.087	88.954:811$000
1891	18.372.823			

Verifica-se, igualmente, que não só augmenta o valor do produc mas, parallelamente, cresce o volume da exportação, como synthetican exprimem os totaes em cada 10 annos:

1855—1864	58.110.809 Kgs.	1895—1904	258.370.273 Kgs.
1865—1874	123.503.953 „	1905—1915	395.939.302 „
1875—1884	153.255.257 „		
1885—1894	181.476.618 „	1915—1926	486.627.241 „

Evidentemente esses numeros poderiam ser ainda muito mais elevados se estivessem explorados os ricos hervaes, abundantes na região Oeste, precisamente onde existe a melhor herva conhecida no Paraná, na fronteira com a Republica do Paraguay e com o Estado de Matto Grosso.

Basta considerar as hervas extrahidas de Clevelandia, Palmas, Mangueirinha, cujos transportes chegam a ser feitos a mais de 100 kilometros em cargueiros, depois, mais de 150 kilometros em carroças, para em seguida percorrer mais de 500 kilometros de estrada de ferro e finalmente 1.600 ou 2.000 kilometros de Navegação Maritima, conforme o porto de destino seja Buenos Aires ou Rozario, com percurso total, portanto, de quasi 3.000 kilometros, incluindo 8 ou 10 transbordos.

A exportação annual do mate actualmente feita pelos portos de Paranaguá e Antonina é computada em mais de 60.000 toneladas, ahi comprehendidas mais de 20.000 toneladas transportadas de Palmas, Clevelandia, Mangueirinha e outros pontos longinquos, que exigem transportes superiores a 600 kilometros até os portos de embarque, e cujo percurso é feito em cargueiros, carroças, navegação fluvial, via ferrea, etc.

O que se verifica em relação á herva-mate, *mutatis-mutandis*, se applica á madeira, que não obstante a crescente acceitação que vae tendo tão só nos mercados nacionaes como tambem na Argentina e Uruguay, nem por isso o volume da exportação tem crescido na proporção que logicamente seria de esperar.

Essa surpresa, que realmente constitue uma anomalia economica, resulta precisamente da falta de transporte compensador, para os mercados consumidores.

Por certo não se enquadraria aqui uma explanação sobre tão palpitante assumpto que seriamente preoccupa os industriaes de madeira e os Poderes Publicos dos estados interessados, tanto mais que em outras opportunidades, em detido estudo que fiz sobre tão conhecido paradoxo, manifestei o meu sentir, formulando suggestões que, a meu ver, muito beneficiarão essa industria, cujo desenvolvimento é uma funcção directa do custo de transporte, aliás ainda precario e consequentemente entravador do maior progresso.

Dependendo de numerosas variaveis a baixa do preço da unidade de trafego em proporções que animem os transportes de madeira a mais de 800 klm. por via ferrea, pois outras tantas constantes não permittem reducções aquem dos limites prescriptos pelas condições technicas da Estrada, o barateamento do frete só poderá ser feito mediante compensações que difficilmente poderão ser conjugadas, quando se procura melhor acautelar os interesses que devem ser respeitados.

A Estrada allega não poder transportar por preço inferior ao limite fixado pelas suas conveniencias; a madeira tambem não comporta tarifa que eleve o preço da venda do producto aos mercados consumidores alem das bases estabelecidas pelas condições do aproveitamento ou aplicação do material.

E', pois, um dilema que não pode ser solucionado sem sacrificio de uma das partes. Ora, não sendo isso razoavel e, consequentemente, ninguem devendo levar as suas pretensões alem do justo, o problema tem de ser resolvido com a reducção do percurso.

Encurtando a distancia de transporte, ipso facto, será reduzido o custo de producção, e, consequentemente, o preço da venda tambem aproveitará das mesmas vantagens.

Dahi porque os numeros representativos da exportação de madeira, no Paraná, depois de attingirem a um maximo em 1924—1925, cujo valor se elevou a 20.020:409$410, baixaram vertiginosamente para 18.273:189$960 em 1925—1926 e 16.960:205$120 em 1926—1927 como realçam os seguintes elementos estatisticos:

Valor official da madeira exportada pelo Estado do Paraná

(Periodo de 1900 a 1928)

Annos	Valores
1900—1901	359:714$000
1901—1902	486:621$000
1902—1903	514:941$000
1903—1904	664:177$145
1904—1905	673:926$000
1905—1906	669:947$830
1906—1907	946:577$031
1907—1908	1.115:390$534
1908—1909	1.073:498$836
1909—1910	1.769:207$736
1910—1911	2.557:139$930
1911—1912	1.223:068$096
1912—1913	1.381:901$450
1913—1914	2.099:180$187
1914—1915	2.169:616$950
1915—1916	7.257:421$250
1916—1917	4.455:880$907
1917—1918	5.512:747$344
1918—1919	10.945:395$850
1919—1920	11.991:500$000
1920—1921	12.352:516$700
1921—1922	9.356:030$000
1922—1923	11.259:415$100
1923—1924	15.040:644$000
1924—1925	20.020:409$410
1925—1926	18.273:189$960
1926—1927	14.796:883$000
1927—1928	16.930:000$000

***

A exportação de madeira pelos diversos portos dos Estados produtores, durante os annos de 1924 a 1928 foi a seguinte:

Exportação de madeira por portos de procedencia

Estados	Quantidade em kilos					Valor em mil reis papel				
	1924	1925	1926	1927	1928	1924	1925	1926	1927	1928
Manaos	3.062.312	4 434.228	947.416	1.847 398	1 372.652	763:228$	1.409:171$	208:883$	854:943$	737:012$
Pará	16.467.121	12.944.931	8 878 768	13.034.866	12 693 859	4.534:551$	2.941:153$	1.768:499$	2.509:867$	2.669 806$
Bahia	766.286	790 185	640 795	1.324.439	1.005 606	161:805$	236:370$	174:368$	519:772$	420:339$
Victoria	1.446.667	1.436.421	1.084.123	1.436.969	938.300	511:741$	603:140$	471:156$	591:817$	399:840$
Rio de Janeiro	1.753.133	1.247 459	1.710.673	1.499.831	1 806 826	726:022$	517:201$	621:560$	650:713$	671:423$
Santos	80.895	161.334	72 929	122.483	81 148	25:970$	35:869$	13:544$	25:844$	41:106$
Paranaguá	35.205.932	33.781.865	28.963.670	20 713 210	20.512 337	6.180:033$	6.398:800$	5.390:546$	3.799:791$	3.808:703$
Antonina	19.042.326	7.141 100	12.187.817	5.495 603	6.791.192	3.237:557$	1.321:988$	2.305:424$	1.020:237$	1.255:192$
Fóz do Iguassú	2.688.838	425.807	1 851.603	3 552.152	9.955 400	742:540$	116:103$	546:781$	1.024:552$	767:940$
São Francisco	45.383.020	43.966.772	28.144 504	31.269.240	30 140.642	8.189:152$	8.393:266$	4.473:864$	5.763:567$	5.556:807$
Rio Grande	10 169.017	10.898 622	8.394.222	9 809 445	3.639.367	1.954:397$	2.385:921$	1.731:695$	1.799:893$	706:991$
Porto Alegre	1.954.747	791 464	1.344.574	10.369.392	12.350.107	358:960$	148:531$	251:914$	1.900:807$	2.360:381$
Sant'Anna do Livr.	9.146.084	11.708.311	9.337.136	11.981 058	11 204.754	1.882:896$	2.435:633$	1.853:833$	2.332:119$	2.243:626$
Uruguayana	1.897.361	2.591.814	3.560.334	4.245 312	852.924	346:333$	493:473$	671:607$	795:141$	168:555$
Porto Murtinho	4.880	768.300	4.017.710	2.019.500	5.146.000	980$	153:660$	589:389$	291.550$	481:530$
Diversos	1.008.702	705.100	1.155.688	1.390 303	1.056.674	212:478$	166:260$	261:526$	335.658$	237:041$
TOTAL	160.072.311	133.293.213	107.291.962	119.611.260	119.547.788	29.827:643$	27.756:039$	21.334:589$	24.216:271$	22.521:292$

O Porto de São Francisco figura com um volume maior que o apresentado pelo Porto de Paranaguá porque muitas das Serrarias existentes no Paraná fazem o embarque de suas madeiras via Santa Catharina.

Catharina. A politica da producção abundante e dos preços baixos é a unica que convem á herva mate, não só para evitar o desenvolvimento das plantações argentinas, nossas concurrentes como tambem para facilitar a diffusão do nosso chá".

Os factores transportes e qualidade do producto naturalmente decidem da escolha; o problema se resume, portanto, em determinar quaes os hervaes e pinheiraes que melhor satisfazem a essas condições.

Quem houver percorrido a prodigiosa região do Oeste Paranaense, comprehendida entre os rios Ivahy, Paraná, Iguassú e serras Chagú, Pitanga, Cantú e rio Corumbatahy, não vacilará um só instante em reconhecer e proclamar immediatamente que os hervaes alli existentes são precisamente os de maior futuro em todo o Estado.

Realmente, assim é, não só porque o mate e a madeira dessa região são da melhor qualidade, como pela inegualavel e maravilhosa abundancia desses productos.

Além disso, ha a considerar outras muitas vantagens de ordem economica, e que bem justificam essa previsão, merecendo especial destaque a que se refere aos transportes, por isso que todo o commercio será feito com os mercados platinos, por meio da navegação do Rio Paraná, que é francamente navegavel desde Porto Mendes, nas proximidades dos Saltos Guayra ou das Sete Quedas, até Buenos Aires, com mais de 2000 kilometros.

Esse grande rio que actualmente já é navegado por vapores de diversas firmas commerciaes argentinas, que mantêm um trafego regular com mais de 3 viagens por semana, desde Posadas até Porto Mendes, tem em toda a fronteira do Brasil com as Republicas Argentinas e do Paraguay, por elle servida, a mesma missão civilisadora do Mississipe na America do Norte, pois as suas aguas estabelecem o leito natural para a via de transporte de todos os productos da sua ampla e fertilissima bacia.

E', pois, uma via de transporte economica e que por isso mesmo muito se recommenda á exploração industrial das suas terras marginaes.

Os navios actualmente empregados nessa navegação têm a sua tonelagem relativamente reduzida, por isso que o commercio ainda não comporta embarcações de maior vulto, porém convém observar que as condições de navegabilidade do rio permittem elevar a capacidade dos navios a mais de mil toneladas.

Uma outra vantagem que ainda merece ser considerada em relação á exportação por essa via fluvial, é que assim ficará definitivamente conjurada a malfadada crise de transportes que tantas preoccupações têm trazido a todos os que se empenham pelo maior engrandecimento do nosso Paraná.

Verifica-se, portanto, que os hervaes e pinheiraes que actualmente maiores vantagens offerecem para serem industrialmente explorados, são os comprehendidos na região Oeste Paranaense, entre os rios Iguassú e Ivahy, abrangendo uma faixa cuja maior distancia á margem do Rio Paraná não excede a 250 kilometros.

Nessa faixa privilegiada, cuja uberdade do sólo favorecido por clima saluberrimo e ameno causa a maior admiração a todos os que a conhecem de visu, acham-se situados, precisamente, os melhores hervaes e os mais ricos pinheiraes de todo o Estado do Paraná, os quaes actualmente e de futuro são e serão os que industrialmente offerecem maiores vantagens, sob qualquer aspecto que se considere a questão.

Basta lembrar que a maior distancia ao porto de embarque não attinge a 300 kilometros, e as excepcionaes vantagens offerecidas pela navegação fluvial do rio Paraná até Buenos Aires, passando em Rosario e outras cidades platinas, para desde logo resaltar a evidencia do que vem sendo exposto.

Dessa região já estão sendo retiradas annualmente mais de 30.000 toneladas de herva, e quasi toda ella se acha atravessada por magnificas estradas de rodagem e caminhos de cargueiros.

O crescente volume da exportação pela Fóz do Iguassú, pela grande via fluvial do rio Paraná, é mais uma expressiva affirmação das reaes possibilidades do Occidente Paranaense, como indicam os seguintes elementos:

Productos exportados pela Fóz do Iguassú

PRODUCTOS	QUANTIDADE EM KILOS				
	1924	1925	1926	1927	1928
Café	—	—	—	—	4.200
Feijão	—	—	—	1.693	—
Madeiras	2.688.838	425.807	1.851.603	3.552.152	9.955.400
Mate	7.164.351	2.833.098	8.863.235	7.153.383	10.213.187

PRODUCTOS	VALOR EM MIL REIS PAPEL				
	1924	1925	1926	1927	1928
Café	—	—	—	—	11:760$
Feijão	—	—	—	1:313$	—
Madeiras	742:540$	116:103$	546:781$	1.024:552$	767:940$
Mate	6.832:892$	3.155:649$	9.698:188$	7.716:225$	11.458:573$

Os pinheiraes existentes entre os rios Iguassú e Ivahy são particularmente notaveis não só pela homogeneidade da especie como pela consideravel abundancia, formando espessa matta virgem de dezenas de kilometros de extensão, sem qualquer solução de continuidade ou variação da vegetação.

O Dr. Carlos Euler, Engenheiro-Chefe da Commissão de Estudos da ligação ferroviaria Brasil-Paraguay, na sua viagem atravéz dessa fertilissima região, em 1922, avaliou em mais de tres milhões de contos de réis (Rs. 3.000.000:000$), o valor dos pinheiros alli existentes, conforme publicação inserta no jornal "A Republica".

Mas além desses formidaveis pinheiraes, tambem enriquecem esta prodigiosa região várias madeiras de lei notadamente a imbuia, cedro, jacarandá, ipê, peroba e outras preciosas essencias que actualmente já estão sendo collocadas, com grande acceitação, nos mercados platinos.

Não é, pois, sómente o mate que constitue a riqueza economica da privilegiada região Oeste do Estado. A madeira concorre com elevado coefficiente de valorização.

Mas se fôr considerado que dentro em breve os pinheiraes actualmente existentes em outras zonas exigem despesas de transportes que em absoluto não permittem a sua exploração industrial, e bem assim se fôr levado em conta que o mesmo acontecerá com outros hervaes que devido á consideravel distancia aos portos de embarque não comportam o respectivo aproveitamento industrial, conclue-se, immediatamente, o grandioso futuro que se acha reservado para o hinterland Paranaense.

O aproveitamento dessa riqueza incommensuravel, desse extraordinario patrimonio que a natureza tão prodigamente nos legou, como o activamento de todas essas fontes de energias economicas, depende do factor transporte.

Reduzir o percurso do producto aos mercados consumidores, é a grande obra civilizadora que o Paraná tem de realizar com a finalidade patriotica de cooperar pelo engrandecimento do Brasil.

Como solução immediata e de grande alcance economico se apresenta o estabelecimento de uma linha ferrea de penetração que, partindo do rio Paraná, interne-se na direcção Leste até 200 klms. pelo menos.

O escoadouro assim aberto para as riquezas que jazem impossibilitadas de ser exploradas no Occidente Paranaense, unicamente devido á falta de vehiculação, notadamente a herva-mate e a madeira, da melhor qualidade, só por si justifica e até mesmo exige, a construcção de tão util e necessaria via ferrea.

Considere-se a facilidade que então terá a exportação da herva-mate e madeira, tão abundantes nessa região, com um transporte economico como será o percurso em via ferrea até á magem do rio e depois em chatas ou jangadas até aos portos do Prata, para onde serão levados, favorecidos pela acção da gravidade, sempre aguas abaixo, e, desde logo, ninguem terá duvida do exito de um emprehendimento dessa magnitude.

A Estrada de Ferro de Guarapuava já é um facto; o seu prolongamento até ao rio Paraná, muito em breve será uma consequencia logica.

Para dynamisar tão consideraveis energias productoras, impõe-se a construcção de vias de transportes racionaes, orientadas por traçados cuidadosos e em condições technicas previdentes, com a precisa capacidade para bem realizar a sua finalidade.

A facilidade e o custo dos transportes decidem do progresso de um povo.

O grande problema é pois, transportar com maior capacidade, menos tempo e mais baixo preço.

Mas a natureza sabia e dadivosa, fecunda e previdente, rica e generosa, querendo melhor completar a sua liberalidade para com o Paraná, reduzindo até o trabalho de maior estudo, deixou traçadas as principaes directrizes para as grandes vias collectoras dos productos a serem levados aos mercados consumidores.

As cinco directrizes formadas, como se fora uma palma de mão aberta sobre o territorio do nosso Estado, estão naturalmente indicadas pelos grandes valles do Iguassú, Piquiry, Ivahy, Tibagy e Cinzas, convergen-

tes para um mesmo ponto do litoral, que será em futuro proximo, um grande entreposto internacional.

Não digo, por isso novidade, pois a propria natureza já indicou essas linhas, que deverão ser seguidas pelo escoamento das nossas riquezas.

Essa foi precisamente a orientação em que baseei o plano de viação do Estado concretizado na lei n.º 1939 de 1920.

As maiores fontes economicas do Estado, muito acertadamente já proclamava o primeiro presidente Zacarias Góes de Vasconcellos, ao fundamentar a sua preferencia para localizar serra acima a Capital da então provincia, não estão no litoral.

As suas maiores reservas productoras, inclusive o grande potencial hydraulico, o maior do mundo, as Sete Quedas ou Guayra, avaliado em 4 a 5 milhões de cavallos, os famosos Saltos de Santa Maria, com 375.000 cavallos, ultimamente calculados por uma comissão de technicos Argentinos, estão localizados na privilegiada região Oeste e Noroeste, abrangida pelos grandes valles que traçam as directrizes do progresso e consequentemente do activamento das energias civilizadoras.

Essas mesmas directrizes traçadas pela natureza, continuamente estão indicando a maravilhosa região das grandes riquezas que constituem as inexhauriveis fontes economicas do Paraná, onde ao par das maiores energias dynamicas e mais vastos hervaes e extensas mattas compactas dos melhores pinheiros, imbuias e outras valiosas essencias da nossa flora, existem as famosas terras roxas com todos os caracteristicos para a cultura da preciosa rubiacea, o algodão, a canna de assucar e cuja fertilidade é por tal forma exuberante, que até parece lendaria.

Os cursos desses grandes rios estão, pois, incessantemente, indicando na marcha das suas aguas a direcção em que se acham localizadas as mais vultosas reservas que decidem do engrandecimento do Paraná.

Seguir, portanto, o rumo traçado pela sabia natureza, que fazendo as nascentes desses rios tão proximas ao litoral deu-lhes curso mais longo para que suas aguas corressem para o interior, sobre leitos diamantiferos e que as suas margens fossem ornadas aom a luxuriante vegetação que tapiza a opulenta região do Occidente Paranaense, é saber aproveitar racionalmente a riqueza que possuimos.

Toda a natureza no Paraná indica o rumo do Occidente; até o Astro-Rei descrevendo diariamente a sua trajectoria apparente segue essa mesma direcção; e ao emittir os seus ultimos raios de luz e calor sobre a Terra, em forma de um disco rubro, tal como uma balisa ignea suspensa no Poente, ainda determina a mesma auspiciosa directriz em que jazem as mais ricas e promissoras fontes productoras que aguardam a intervenção do homem para se tornarem uteis em proveito da collectividade.

Orientemos pois todos os nossos esforços em harmonia com as directrizes que a natureza, em diversas modalidades, tão insistentemente nos indica e assim realizaremos a obra patriotica e civilizadora a que nosso grande e futuroso Paraná está destinado.

A via ferrea que levar o nosso café directamente ao Porto de embarque, com um menor percurso, não só canalizará todo o producto do Estado como constituirá factor dominante na defesa economica do Paraná.

A linha Jaguariahyva ou Castro ao litoral satisfaz essa auspiciosa finalidade.

A linha que ligar o rio Paraná ao centro de maior actividade productora de mate e madeira completará esse anseio de expansão economica

encurtando o percurso para os mercados consumidores e realizará a grande obra patriotica de estabelecer a ligação Brasil Paraguay, problema tão momentoso e que representa secular interesse nacional sob o triplo ponto de vista economico, estrategico e politico, como ultimamente ainda bem accentuou o illustre publicista Dr. Baptista Pereira em carta dirigida ao "Diario da Noite" em S. Paulo, quando affirmou, que para o prolongamento da Sorocabana com uma tão alta visão de finalidades nacionaes, resolvido pelo actual governo do Estado, nenhum factor actuou mais poderosamente que o intuito de desencravar o Paraguay, abrindo-lhe um mais facil e rapido accesso ao Atlantico"!

O Estado do Paraná tem feito muito; mas todo esse consideravel evoluir, resultante de tantas energias applicadas com o maior devotamento, ainda não basta quando se considera o quanto é necessario fazer pelo maior activamento das inexhauriveis fontes economicas, cuja expansão se concretiza nesse auspicioso surto de progresso que tanto nos enthusiasma e dignifica.

A defesa desse grandioso patrimonio que a natureza nos legou exige a cooperação de todos os brasileiros e especialmente de nós paranaenses.

Coordenar esses elementos, orientados por um mesmo anseio civilizador de ordem e progresso, é obra de patriotismo e dever de todos nós.

O Paraná grande significa um Brasil maior.

CAFESAES !
MAGESTOSOS OCEANOS VERDES

A terra, o homem e o ouro verde

POR

RAUL VAZ

Nasceu em São Paulo em 13 de abril de 1903.
Fez o curso primario e secundario em estabelecimentos do Paulicéa.
Está ha dez annos no Paraná, tendo desenvolvido sua atividade na zona norte do Estado.
É bacharelando de direito na Faculdade de Direito do Paraná.
Tem collaborado em toda a imprensa paranaense, notadamente no DIA de Curitiba.

O trabalho distingue a humanidade do animal, diz-nos Ingenieros na sua memoravel obra AS FORÇAS MORAES. A operosidade bem conduzida, rumos firmes e inalteraveis, illuminada pela sinceridade, constitue, incontestavelmente, o factor primacial do progresso. O homem se valoriza, se torna elemento util pela acção. Vale pelo que faz, quer maneje a penna quer dirija a enxada. Deve absorvel-o o dynamismo. Nas horas turbilhonantes que passam, em que o homem traz em si a electricidade do seculo XX, não pode haver minutos vasios, não se concebem devaneios e muito menos se toleram vacillações. Minuto perdido é retrocesso na vida individual, desfalque no patrimonio collectivo. Ha necessidade, alfinetado pela concorrencia que tem fauces enormes e que dia a dia mais se agiganta, na lucta da vida, que o homem se converta n'um dragão defensor do tempo, procurando, com denodo, com pertinacia, sem desanimo e nem cansaço, transformar em valores circulantes o que, hoje, apenas serve de symbolo de riqueza surprehendente.

Se percorremos varias zonas havemos de notar, em nuances gradativas, porem marcantes, que ethnicamente o homem vae revelando differenças; sob o aspecto da sua operosidade não menos verdade e que elle tambem vae se collocando n'uma escala. Emquanto em determinada zona o caboclo trabalha quasi a naufragar no mar da indolencia, plantando a mandioca que vinga enfrentando o matto, colhendo um pouco de milho que semeou n'uma hora propicia, n'outra vamos dar com o caboclo que não dorme debruçado no cabo da enxada, "cosinhando o gallo", como pitorescamente se diz lá no Norte do Paraná, mas que, ao contrario, carpe de sol a sol, com os filhos, quando os tem, e com a mulher nas horas que medeiam entre o almoço e o jantar. A esposa do caboclo é uma heroina, pois, quantas vezes ella não substitue o marido na faina quando este adoece.

O caboclo que é indiscutivelmente o intimorato desbravejador do sertão, acoimado injustamente de "animal que come hoje o que ganhou hontem", ridicularisado pela penna do escriptor de viver eternamente de cócoras, de cigarro de palha na bocca e lambendo o sol das manhãs de frio, continúa a ser para os que o conhecem nas derrubadas sertão adentro, o bandeirante humilde, sem alarde e nem vaidade, pacato cooperador da civilização que avança, que não olha o futuro por um prisma unicamente utili-

tario, que ama a sua viola, a sua sanfona e que amenisa as agruras da vida de feliz "cama de vara" dansando até o amanhecer. O caboclo, ao contrario do extrangeiro, ao penetrar no matto virgem, não vae açoitando os arbustos para espantar presumiveis cobras, embora sempre ande descalço, nem teme o urro da onça que conhece o seu destemor. Elle é corajoso, valente e intelligente, qualidades que desapparecem diante da humildade em que sempre traz envolvida a sua pessoa.

Amemos o caboclo e se elle não produz o que seria para desejar não o culpemos por isso, pois, a escola não pode frequentar em razão das contingencias da vida de caudatario da miseria. Quando menino, ganhando o pae pouco, delle se serve para adiantar as carpas ou então para colher o café. Quem conhece a lavoura cafeeira sabe perfeitamente que na epocha de colheita a porcentagem escolar desce assustadoramente. Não ha menino que não seja utilizado na colheita. Todos vão para a roça e a escola fica deserta! Deserta aquella que deveria ficar povoada! No Brasil é sempre assim. E ainda ha quem queira que o ensino seja obrigatorio? Como? De que forma? Se o colono não ganha para o sustento da familia, precisando recorrer aos filhos, como se poderá conciliar os interesses da manutenção familiar com os de ordem social, não menos importantes? Ah! se o caboclo conhecesse os rudimentos de economia domestica! Mas o nosso caboclo tem na alma o seu maior valor: é hospitaleiro, é optimista, soffre com resignação, e vem-lhe do berço as virtudes affectivas. Caboclo! tu és o bandeirante moderno! tu és o alicerce seguro do grande edificio do progresso! sem a enxada "cadê as casa grande da cidade"?

***

Fizemos, talvez, prolixamente, um desvio no fio da nossa descripção alongando-nos de mais sobre a individualidade bronzea do caboclo. Era preciso fazel-o, em homenagem a esses destemidos plantadores de marcos civilizadores.

O septentrião paranaense querem alguns determinal-o, comprehendendo-o dentro de uma larga faixa que se extende parallela ao Paranapanema, porem, de nossa parte julgamos de melhor acerto fixar o seu inicio em Jaguariahyva, onde começa o ramal Paranapanema. Ainda que se encontre porem nessa região terras que não roxas, é plausivel e mesmo condiz já com a consagração que o povo lhe deu, que assim fixemos a região septentrional paranaense.

Essa area que vae até a confluencia do Paranapanema com o Paraná, constitue, sem duvida alguma, a maior reserva de terras roxas que o Brasil póde contar. Quasi que totalmente coberta por interminaveis mattas virgens, onde se vislumbram os mais soberbos padrões de terra bôa, a figueira branca, o pau d'alho, o cebolão, o cambará e tantos outros, ella é a grande e risonha esperança de um Paraná riquissimo, nababo na sua magestosa opulencia, o diamante negro das suas finanças.

E a terra roxa, feracissima, n'uma longa e maravilhosa mancha, que abrange extensões enormes, maravilha o forasteiro que se torna perplexo diante da sua fertilidade. Lá no septentrião, de ha muitos annos, diz-se que foi terra que Deus fez e o homem perdeu a receita. Simplesmente maravilhosa! Nas derrubadas, após o machado fazer a sua obra de destruição, abatendo os gigantes das florestas, os frondosos paus d'alho, figueiras brancas, e quando o homem, completamente exhausto, depois da queimada comtempla a sua obra, vê, por terra, aquelles enormes troncos, que permanecerão ainda por muitos annos tombados, apenas deixando que se alastre o café. E por muitos annos, muitos, mesmo, quando já o café se nos mostra

em todo o seu esplendor, ainda vamos encontrar nas ruas de café os troncos enormes, vestigios de espessa matta de outr'ora.

A terra roxa do septentrião alem de ser apurada e admiravel para a cultura cafeeira, tem, a seu favor, um factor que vem constituir até um mysterio, que é o de não favorecer a creação da saúva, o maior espantalho do lavrador e que, no Estado de São Paulo, obriga o fazendeiro a gastar milhares de contos com o emprego de formicidas que nem sempre dão o resultado desejado. A saúva, felizmente, não se aclimata no Paraná. Notamos isso em Cambará. Emquanto na outra margem do Rio Paranapanema, territorio paulista, proliferam as saúvas, na margem opposta, territorio paranaense, difficil, muito difficil é encontrar-se alguma panella saúveira. As saúvas que em determinadas epocas do anno levantam vôo ao chegarem ao territorio paranaense começam a sua acção destruidora, porem, logo abandonam, porque a terra não lhes é propicia ao seu desenvolvimento. No septentrião — coisa interessante! — a formicida é empregada para matar tatús!

Considere-se já a terra roxa paranaense como sendo a melhor e acrescente-se ainda a vantagem de não servir de morada á saúva e teremos feito a melhor apologia da sua bondade.

É tal a sua fertilidade, é tal a sua opulencia, que os cafeeiros que produz, pela altura e pelo esgalhar mais se assemelham a larangeiras.

O septentrião é maravilhoso!

As suas florestas soberbas, quasi impenetraveis, coloridas aqui e acola das primaveras, com as suas flores violetas, contrastam esplendidamente n'um fundo verde escuro, paraizo immenso de passaros canóros, refugio seguro da pintada que se esgueira no cerrado, pousada tranquilla dos jacús, jacutingas, araras, que se aninham nas arvores mais altas, que, por signal, não faltam em nossas florestas. E nos banhados que riachos formam dentro da matta virgem, vamos encontrar as varas de queixadas, caetetús, ariscos e cuja presença notamos pelo martelar incessante dos dentes, como se estivessem com o attrito a amollal-os para retalhar a onça que, matreira, matára o ultimo da vára, quando na carreira. As antas tambem vivem ás centenas nas mattas virgens de Congonhas, Laranginha, Jatahy, Tybagy, cuja carne dizem ser saborosa e cujo couro serve para a fabricação de resistente calçado.

E a gleba paranaense que se realça pela fertilidade de sua terra roxa, que se engalana com a sua vestimenta, luxuriante, orgulha-se da sua fauna, da sua flora, e de todos os encantos que a natureza a dotou.

Mattas virgens paranaenses, abrigo outr'ora seguro dos valentes indios Caingangs, se hoje ainda apresentas, nas serranias, n'um verdor maravilhoso, a fertilidade do teu solo, amanhã, quando por ahi passar o caboclo destemido e ousado, de machado ao hombro, não o detenhaes, porque a sua invasão é legal, é de paz, e, a sua obra, um corollario da sentença de Lavoisier "nada se perde tudo de transforma", porque das cinzas em que se converterão as florestas derrubadas resurgirão amanhã, os cafesaes soberbos. E o homem destruindo para construir, vae abatendo os gigantes das florestas, as figueiras centenarias, cuja quéda ao solo afugenta a onça que vendo a civilização se aproximar, procura embrenhar-se mais, sem receio de encontrar na fuga o homem porque a matta se prolonga milhares de kilometros indo morrer na confluencia do Paranapanema com o Paraná.

***

O trabalhador no septentrião paranaense é um elemento activo do trabalho. E' um laborioso, conscio dos seus deveres para com a familia. O caboclo denegrido, aplastado pela indolencia, caracterisado por Monteiro Lobato, com côres escuras, não vive naquella região.

Em geral o trabalhador nacional sempre é preferido para fazer derrubadas, mormente no desbravar sertões. Nem a onça com os seus urros o atemorizam e nem as cobras traiçoeiras o amedrontam, embora andem descalços. Soffrem resignadamente as picadas dolorosas dos borrachudos que andam em nuvens e dormem serenamente, debaixo d'uma arvore ou na concavidade da mesma. A sua alimentação é o modesto virado, faça-o a mulher quando é casado ou o cosinheiro, quando se encontra integrado na turma de empreiteiro. E' o typo caracteristico, profundamente marcante, do bandeirante da epocha. Trabalha sempre, não conhece a lei do trabalho, não tem aposentadoria, desconhece o direito de gréve, e nem siquer noticia tem do dia de oito horas. E' merecedor, só por isso, de um pouco mais de consideração por parte daquelles que o dirigem, alugando-lhe os serviços. Já nos compenetramos de que as leis do trabalho devem estar collecionadas no coração dos homens. O que nos falta é conseguir destes que se humanisem, quem se apiedem dos caboclos que gannham só para comer, ficando impedidos de darem educação aos filhos. O trabalhador agricola é, diante de todas as leis, o que mais trabalha e, em compensação, dão-lhe ainda o premio do esquecimento. O caboclo tem a sua aposentadoria garantida nos filhos. Elle espera que elles cresçam para descançar. Se morre moço, a mulher com os filhos menores vão palmilhar a estrada pedregosa da miseria.

O trabalhador extrangeiro dedica-se á lavoura com os olhos fitos no seu grande sonho: o sitio. E o japonez suplanta a todos. Organisado, desde que sáe da sua terra natal, de onde já vem apparelhado com as ferramentas para arrotear o solo, vae para o tratamento do café fazer o estagio necessario, para a promoção a sitiante. Nos dias de domingo e feriado, ao envez de descançar, como determina a lei christã, vae para o banhado, drena-o e semeia o arroz, de onde tira o necessario para o mealheiro. Apesar da dificuldade da lingua não esmorece e logo vae se familiarizando com os nossos termos, para o que, lhe é fornecido ao sahir do Japão um livro em que estão catalogadas as expressões mais em uso no Brasil com o seu correspondente em portugues. No septentrião vivem, seguramente, mais de 10.000 japonezes agricolas.

A cultura do café data de ha trinta annos no Norte do Paraná, e embora se saiba quem trouxe a semente para o Brasil, não se conhece, ao menos por agora, quem a atirou em terras paranaenses. O que está provado é ter-se verificado que a cultura se processou da peripheria para o centro, isto é, das barrancas do Paranapanema se foi extendendo rumo ao sertão. Dizem que a cidade mais antiga é Jacarésinho, á qual dão 50 annos de existencia. Seguem-na Santo Antonio da Platina, Ribeirão Claro, Cambará, Getulio Vargas, Thomazina, Siqueira Campos e outras que se encontram em formação. Foram seus primeiros povoadores — baseando-nos ainda em informações inseguras — os Severos Baptista, Alcantaras, Carvalhos, e outros que não nos accorrem á mente. Eram proprietarios de grandes glebas, porém incultas. A primeira lavoura grande que se formou, seguindo os moldes das propriedades paulistas, foi a dos Barboza Ferraz, fazendeiros que deixaram Ribeirão Preto para se installarem no Paraná. Espiritos adiantados, clarividentes e homens de invejavel iniciativa, atiraram-se a uma empreza que naquella epócha era tida como uma verdadeira temeridade. Basta dizer que as difficuldades de accesso eram tantas que só no lombo de animaes alimaria se fazia e o transporte de mantimentos era feito em cargueiros.

E os indios ainda habitavam pouco alem do Alambary. E denodadamente, cravando o marco civilizador, fizeram da matta virgem espessa e quasi impenetravel, uma fazenda que constitue um justo orgulho do Paraná, havendo quem a considere superior á Guatapará, a melhor do Brasil, quer em organisação como mesmo em productividade. A fazenda Agua do Bugre como se denomina a propriedade dos Barboza Ferraz, que quasi foi adquirida pelos inglezes por 20.000 contos de reis, é uma verdadeira cidade, abrigando 1.300 almas. Temos outras propriedades de grande valor como a Alves Lima e onde se produzem cafés finissimos, a S. Francisco, a Iberá, a das Antas, pertencentes a Braulio Barboza Ferraz que é em ponto menor igual á da Agua Bugre, como a Flora, pertencente a outro filho do Major Antonio Barboza Ferraz Junior, a Ingá, a do Peixe, a Nova California, a Santa Helena, a de Carvalho Oliveira, a Nova Galles, a do Paes, Maluf, Paula e Silva, Matarazzo, Nomura, e centenas de fazendas que constituem uma magestosa constellação do firmamente cafeeiro.

Os cafeeiros paranaenses são os mais bellos do Brasil. Calculam-se hoje em cerca de 35 000.000, e a sua producção por mil pés de café não encontra rival na terra brasileira. Basta aqui citar-se que temos visto producção na base de 400 arrobas por mil pés! Simplesmente assombroso! Não fosse a restricção ao plantio de café, em que o Paraná, sem quem o defendesse, ficou com o direito apenas de plantar mais 2.000.000 de pés de café até anno de 1935, e muito breve attingiriamos os 50 milhões. Esta situação no entretanto não deve perdurar, por quanto, possuindo o Paraná maravilhosas terras roxas, e não compensando a derrubada para cultivar outra cousa senão café, é necessario que o governo se interesse por cancellar uma decisão de todo prejudicial ao desenvolvimento da terra paranaense.

O Snr. Manoel Ribas foi, incontestavelmente o unico chefe de Estado que se interessou pelo septentrião. As suas visitas de inspecção são varias e cada vez que lá vae volta empolgado com o desenvolvimento surprehendente daquella região.

E o septentrião bem merece essas manifestações de interesse official. Attente-se para as rendas das collectorias estaduaes e verificaremos, na eloquencia dos algarismos, que o septentrião concorre formidavelmente para os cofres do Estado. Ainda ha pouco os jornaes publicaram uma relação das collectorias com as suas respectivas rendas. Cambará cidade nova, porém, progressista, concorreu até o mez de Outubro p. p. — portanto dois mezes antes de findar o exercicio — com cerca de 800 contos de reis! Seguem-lhe Jacaresinho, Ribeirão Claro, Bandeirantes e Sto. Antonio da Platina.

O que vimos notando e com tristeza é o desconhecimento daquella riquissima parte do Paraná por parte dos proprios paranaenses. Impoem-se excursões ao septentrião. Alem de proporcionar o conhecimento de suas belezas naturaes e contemplar a exuberancia dos milhões de cafeeiros, trará, innegavelmente, estimulo para o desenvolvimento do intercambio entre os dois extremos do Estado, o Sul e o Norte. E' preciso que as relações se estreitem e que o fazendeiro do septentrião ao envez de se encaminhar para São Paulo, que venha para Curityba, cidade de encantos, de sorriso e bom clima, onde poderá amenisar em curtas férias, embora, os enervamentos que a colheita trabalhosa acarreta.

Outro ponto não menos importante do intercambio está na falta de uma estrada de rodagem bôa. Essas fitas que cortam florestas e atravessam cidades, ligando umas ás outras, constituem o mais efficaz factor do desenvolvimento. Tivessemos uma estrada de rodagem que sahindo de Curityba demandasse o extremo Norte e não iriam os nossos fazendei-

ros e commerciantes até São Paulo — Itapetininga — para alcançar a estrada que liga a capital paulista a Curityba, atravez de um rodovia que se no territorio visinho Estado é bôa, no trecho do Paraná é simplesmente maravilhosa. O actual governo, felizmente, já se compenetrou dessa necessidade e dahi o já se encontrar em construcção a estrada que vae ao encalço das cidades septentrionaes. E' a politica do trabalho, administração em marcha, é o Paraná servido por aquelles que o vem como uma das grandes esperanças da Federação brasileira.

Dentro de duas dezenas de annos, não mais, o Paraná será uma potencia cafeeira, a não ser que se prolonge injustamente esse tratamento de se restringir o plantio.

O Paraná deverá produzir na safra 1934/35 cerca de 700.000 saccas de café, a maior de todas, n'um valor estimativo de 50.000 contos de reis. E dentro de poucos annos, quando os milhões de cafeeiros novos estiverem produzindo alcançaremos um milhão!

Oxalá que esse progresso não encontre escolhos, para que o nosso Paraná possa, muito em breve, orgulhar-se da sua exuberante riqueza no sector agricola.

São nossos votos, tambem, que todos os paranaenses procurem conhecer a zona septentorial do Estado, dando-lhe o valor que merece e concorrendo, com a sua particula de actividade, para o incentivo de um inter-cambio que deve ser cada vez mais estreito e mais util aos interesses paranaenses.

DR. JOÃO TEIXEIRA SOARES

ENGENHEIRO-CHEFE

DA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DO PARANA'

Biografia extraida do discurso do Dr. Antonio Covello na Camara Estadual de São Paulo no dia 3 de setembro de 1927.

O dr. Teixeira Soares nasceu na cidade de Formiga, no Estado de Minas Gerais, em 13 de outubro, de 1848, descendente de uma das mais tradicionais e respeitaveis familias do Estado mineiro. Fez o seu estudos de humanidades no antigo Colegio Kopke, de Petropolis, e no Seminario de Congonha, na cidade de Campos. Escolheu a carreira da Engenharia para objeto dos seus estudos e para o exercicio de sua atividade. Após um curso brilhante, diplomou-se no ano de 1872, conquistando a laurea de bacharel em matematicas e a carta de engenheiro civil. Logo a seguir, passou a pertencer ao quadro dos funcionarios da Estrada de Ferro D. Pedro II., hoje Estrada de Ferro Central do Brasil. Iniciou então a sua vida pratica, como engenheiro auxiliar dessa estrada, quando tinha ela como seu diretor, o Barão de Angra, e como engenheiro chefe, o dr. Francisco José de Mello.

Atravessava o Brasil, a fase mais interessante do seu desenvolvimento politico, cientifico e economico. Findara a guerra a que o paiz fora arrastado contra a visinha republica do Paraguaí, sob a ditadura de Solano Lopes, com a vitoria das armas brasileiras, que custára a nossa nacionalidade os maiores sacrificios. Reinava, no Brasil, um vivo sentimento de confiança, e uma larga esperança na restauração das fontes da economia nacional. Sentia-se palpitar por todos os recantos uma febre de atividade. E os historiadores que se referem a esse periodo caracteristico da nossa vida dizem que o ano de 1870 marca o inicio da fase mais interessante do desenvolvimento economico e politico e da prosperidade do Brasil. Dentre as manifestações de atividade que mais insistentemente solicitam a atenção dos poderes publicos, a que se referia ás vias de comunicação entre as diferentes partes do extenso territorio nacional era a que despertava os maiores cuidados, sugerindo a todos o sincero desejo de colaborar na solução desse momentoso problema, a que se achava então como ainda se acha hoje, ligado o nosso desenvolvimento militar, politico e economico.

As lições colhidas durante a luta travada pelo paiz contra a nação inimiga haviam demonstrado que o problema principal daquele tempo, como não deixava de ser um dos problemas mais importantes da nossa época, era, sem duvida, a abertura de vias de comunicação e transportes, que encurtassem as distancias entre os pontos extremos do territorio brasileiro, facultando a penetração de elementos novos, capazes de criar os nucleos de progresso e de vitalidade pelo imenso sertão brasileiro.

Data dessa época, o surto do desenvolvimento ferroviario do Brasil; data dessa época a politica intensamente construtiva de se facilitar a abertura de estradas de ferro em todas as direções, em comunicação com

o sistema de transportes maritimos e fluviais, de modo a facilitar a troca de produtos dos diversos pontos do territorio brasileiro, intensificando, por esse meio, tanto o comercio interno como o de cabotagem, promovendo, assim, a aproximação de todos esses nucleos de população, dispersos pelos diferentes Estados e estreitando os vinculos morais e materiais, intelectuais e economicos, destinados a fortalecer a aproximação de todas as unidades que compunham o extenso territorio brasileiro.

E' nessa época, sob a inspiração e a influencia desses elementos que pairavam no ambiente, que surge, juvenil e forte, dotado de um peregrino e formoso talento, o vulto de João Teixeira Soares, aclamado, desde os bancos academicos como umas das cerebrações mais perfeitas e uma das mentalidades mais cultas e opulentas daquele tempo.

O dr. João Teixeira Soares percorre diversas etapas da sua carreira na Estrada de Ferro D. Pedro II e ali conquista, pelos seus merecimentos, posições as mais elevadas. Os seus trabalhos permitem-lhe aprimorar a sua cultura, no terreno pratico, ao contacto de todos os problemas tecnicos que diariamente costumam surgir no campo ferroviario, ao mesmo tempo que mantem um intenso comercio intelectual com as maiores individualidades de sua época e enfrenta todas as asperas dificuldades da administração de uma empresa notavel, como, era aquela, e destinada a desempenhar um papel preponderante na vida economica do paiz.

E tais eram os seus dotes intelectuais, tão altos se mostraram os seus merecimentos, que, Francisco Pereira Passos, o grande vulto que mais tarde devia elevar-se na admiração de todos os brasileiros como prefeito da Capital Federal, na qualidade de representante da "Societé Anonyme des Travaux Dyle et Bacalan", convida o joven engenheiro João Teixeira Soares para dirigir como chefe, os trabalhos da Estrada de Ferro de Curitiba a Paranaguá, reputada a obra mais brilhante que a engenharia brasileira registra nos seus anais.

Cumpre acentuar-se, que as maiores sumidades tecnicas do estrangeiro, ouvidas a respeito desse empreendimento, não tinham escondido o seu pessimismo relativamente ao exito do arrojado plano.

Confiada, porem, que foi á competencia de João Teixeira Soares, entra elle a agir, assumindo a direção integral de todos os serviços dessa companhia, e com tal competencia se houve, e com tal coragem se conduziu, e com tal tenacidade se manteve no seu posto que, dentro de pouco tempo, aquillo que se afigurava um impossivel no terreno das realizações tecnicas surgiu como uma maravilhosa afirmação da capacidade de um dos mais ilustres patricios que temos tido.

E esse notavel trabalho da engenharia nacional, realizado pela cerebração poderosa de João Teixeira Soares, ficou, desde então, a atestar o seu valor incontestavel e a recomenda-lo como pessoa de probidade cientifica e moral inatacavel, nos centros financeiros e tecnicos da Europa e da America; desde esse momento, ele se converteu, por assim dizer, no arbitro de todas as operações que se relacionavam com o desenvolvimento e prosperidade das nossas empresas ferroviarias.

O tempo empregado na execução dessas obras vai de 1882 a 1888. E referindo-se a essa fase da vida do notavel engenheiro, o dr. Pedro Nolasco, em 13 de outubro de 1912, no Club de Engenharia, ao inaugurar-se o busto do saudoso brasileiro, teve estas expressões;

"Não será de mais, entretanto que eu isso vos diga, desde 1882, época em que o ilustre sr. dr. João Teixeira Soares começou, como industrial, a dedicar-se ao desenvolvimento da viação ferrea do Brasil, quando em construção a Estrada de Ferro do Paraná, não se fez mais obra alguma neste paiz e

nem obtivemos capital no exterior, sem a sua competente e abalizada opinião. Em todas as operações de credito feitas no estrangeiro, quer para as obras de estrada de ferro e construções de portos, quer em geral para o paiz, sempre foi ouvida a opinião do exmo. sr. dr. João Teixeira Soares e nunca se decidiram essas operações antes de conhecido o seu modo de pensar".

Tal era o conceito que o dr. Teixeira Soares havia conquistado com o arrojado feito.

Mas o nosso patricio, terminado o seu formidavel programa de trabalho, regressa á antiga estrada onde iniciara sua carreira e ali continua a prestar inestimaveis serviços ao paiz, até que convidado para dirigir outras empresas ferroviarias, abandona o seu antigo cargo, sem jamais deixar de preocupar-se com os problemas ferroviarios e de transporte do Brasil.

Com isto, poderiamos, ter proferido o maior elogio da personalidade a que me venho de referir. Ha mais, porem; intimamente relacionado nos circulos financeiros europeus, dispondo de uma confiança ilimitada dos grandes capitalistas dos principais centros comerciais, como Bruxellas, Paris e Londres, esse homem notavel consegue um novo triunfo, que foi o de obter os elementos financeiros necessarios para levar avante um outro empreendimento dos mais audaciosos e dos mais importantes que o Brasil regista; conseguiu ele obter os elementos financeiros para transformar em realidade o traçado ferroviario que havia de ligar a capital de São Paulo ás capitais dos Estados sulinos, estabelecendo um contacto direto com as capitais das republicas sul-americanas do Uruguaí e da Argentina.

E' ao prestigio financeiro do dr. João Teixeira Soares — não será temeridade afirmar-se que se devem os elementos, que permitiram a construção da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande do Sul.

E desse empreendimento, como ele se saíu dão provas hoje o notavel progresso que se vai fazendo sentir em toda a extensão territorial que de São Paulo se extende até Rio Grande do Sul.

Para mostrar a natureza da confiança que esse nosso patricio inspirava aos centros financeiros da velha Europa, basta inteirarmo-nos do trecho de uma carta então dirigida por um dos diretores da companhia "Chémins de Fèr Sud Ouest Brèsiliens", ao notavel engenheiro:

> "Vous possedez notre confiance la plus absolue; c'est sur vous, sur votre personalité que nous avons basé toute notre operation; vous nous avez dit combien vous tenez a attacher non seulement votre travail, mais votre nom, votre fortune, votre avenir tout entier á la reussite complète de cette entreprise; pour nous, notre reseau ne s'appelle pas le "Sud Ouest Brèsiliens" mais l'affaire Soares.
>
> Sans doute, nous vous avons dit et nous vous redisons que si l'entreprise nous n'aurions pas songé un instant á nous engager comme nous l'avons fait, sans études préalables, nous en rapportant, en tous points, á l'affirmation du concessionaire. Connaissant votre valeur, assuré de tout votre concours, nous avons entamé cette enorme entreprise dont votre personalité, votre experience, la direction de laquelle vous êtes especialment chargé, ont formé le point de depart et sont les bases essentielles".

Pelos termos desta carta, podemos verificar o alto conceito, solido e inatacavel que, tanto pela sua extraordinaria competencia, como ainda pela sua inexcedivel probidade, merecia o dr. João Teixeira Soares.

Entretanto, ainda podemos inscrever outros atos de benemerencia

na longa historia de sua vida. Como diretor de outra importante empresa ferroviaria é quem mais diretamente contribue para a realização de um outro grande projeto sonhado tambem pelos paulistas. Refiro-me á estrada de ferro Noroeste do Brasil. É ao saudoso dr. João Teixeira Soares, ao seu prestigio pessoal, á sua competencia, que os brasileiros e, principalmente, nós paulistas, devemos a realização desse empreendimento notavel, que havia de integrar definitivamente o vasto e rico Estado de Mato Grosso, o maravilhoso, no organismo economico da nossa nacionalidade.

O que foi a realização desse empreendimento, a Historia, di-lo-á um dia. Mas o que nós já podemos hoje afirmar, sem medo de contestação, é que a esse empreendimento está ligado o desenvolvimento e a properidade dessa imensa zona que vai de Baurú até o centro do Estado de Mato Grosso, e, numa irradiação continua, se propaga até as fronteiras do Brasil e os limites da Bolivia.

Ele foi o legitimo herdeiro do espirito empreendedor e patriotico de Mauá.

Pois bem; não lhe faltaram as merecidas consagrações, dentro do paiz e no estrangeiro: foi condecorado no paiz, pelo governo do Imperio; no estrangeiro, pelos governos de varias nacionalidades. Pertenceu á administração de quasi todas as empresas de transportes e ferroviarias existentes no Brasil. Foi o fundador e presidente do Club de Engenharia do Rio de Janeiro. Foi eleito membro do Instituto de Engenheiros Civis de Londres, desde 1883, membro da Sociedade de Engenheiros Civis de França, desde 1881; membro da Sociedade de Engenheiros Coloniais de França, e da Sociedade de Geografia de Paris.

Ocupou posições de destaque na direção de numerosas empresas financeiras, dentre as quais o Credit Foncier du Brèsil e o Conselho Local do Banco Italiano e Francez para a America do Sul e, ultimamente organizou, em São Paulo, a empresa que está construindo em Osasco os maiores estabelecimentos de produção de material ferroviario, existentes na America do Sul.

Entretanto, a despeito da sua avançada edade, o dr. João Teixeira Soares continuava a dedicar-se aos problemas que haviam constituido o objeto dos seus estudos prediletos, durante a sua trabalhosa e fertil mocidade. Ainda ultimamente, seguindo de perto todas essas complexas questões, esse homem de tão lucida inteligencia, tão juvenil nas manifestações do seu talento construtivo, estudava a aplicação dos modernos processos de transportes ao desenvolvimento do nosso paiz e preconisava a estrada de rodagem, de grande e pesado trafego, como um elemento subsidiario para a capacidade de transporte das estradas de ferro e como elemento destinado ao barateamento das tarifas ferroviarias. Foi um dos primeiros, entre nós, a lançar no terreno pratico o problema das comunicações aereas.

Ainda não muito remotamente, em carta dirigida ao preclaro brasileiro dr. Cincinato Braga, a proposito do seu estudo sobre a construcção de uma Estrada de Ferro de Santos a Paraguai, manifestou o seu parecer sobre o assunto em carta, que é a seguinte:

"Exmo. sr. dr. Cincinato Braga. 12 de Julho de 1921.

O patriotico apelo de v. exc., para que se construa, com urgencia, uma Estrada de Ferro que ponha em comunicação a cidade de São Paulo com o Salto das Sete Quedas, me induz a vir submeter á exclarecida apreciação de v. exc. algumas observações, que talvez possam ser dignas de atenção na seleção do melhor modo de servir, de pronto, ás comunicações na região

Exmo Snr Presidente da Republica.

Grato [illegible] me cabe o honroso dever de saudar a V. Exª por parte da S. Paulo Rio Grande venho desempenhar esse encargo com o maior prazer e cheio de nobre enthusiasmo que o motivo da presença de V. Exª nestas paragens deve despertar em todos os corações verdadeiramente patriotas

Não creio que nenhum outro problema de viação possa affectar de um modo tão intenso e tão complexo os interesses nacionaes, como aquelle de que é um dos elementos de estudo a rede da E. F. R. G., cuja malha principal é a linha de ligação da rede do sul com a do centro do Brasil

A região que vae ser servida por essa estrada não possue uma riqueza mineral, e seu solo é de uma grande fertilidade e perfeitamente irrigado, dispondo de uma assombrosa massa de força hydraulica; de modo que parece reservada pelo Creador para um grandioso futuro

Todos os que a vão conhecendo se convencem como eu me convenci de que ella será fatalmente o centro de população mais denso e mais prospero de toda a America do Sul

André Rebouças, esse brilhante espirito e grande coração brasileiro de saudosa memoria, impressionado pela analogia de condições de Sete Quedas, prognosticou que alli se fundaria a Chicago brasileira; e eu tenho entretanto o mesmo conhecimento das condições de muitissimos outros pontos da abençoada região, tenho com segurança prognosticado que a esses pontos se fundarão novos centros de actividade industrial tão importante quanto aquelles que existem em paizes mais antigos e se desenvolveram graças a condições analogas ás d'agora

Ao contagio natural do enthusiasmo que despertam taes concepções se deve a cor hoje accentuada e linda da Estrada de Ferro que V. Exª se dignou percorrer.

A concessão da rede foi feita na esphera da mechanica politica que constitue a forma do Governo de Paz. O Governo Provisorio não trepidou em fazer corajosa e com enthusiasmo inscripção a concessão, os banqueiros fizeram as promettas prestações de capital antes mesmo do reconhecimento da Republica pelos Paizes da Europa

Sobrevieram graves perturbações politicas, economicas e financeiras na Paz, mas a confiança que inspirava a grande utilidade da obra fez com que ella não fosse abandonada e que apezar de todos manifestos os percalços, os constantes quasi que no decurso tão extensa linha, com esperança em um futuro que as circumstancias actuaes affastam para muito

Está ainda inspirado pelo mesmo influxo patriotico o actual Governo de V. Exª se mostra empenhado para sempre ver do patrimonio nacional a grande reserva de riquezas que advirão da realisação d'essa grande obra e confiando de todas as condições do presente e da prova de perseverança dada pela Companhia não hesitou por certo em adoptar todos os expedientes de prudencia ao seu alcance para que não faltem os meios de proseguir com a actividade necessaria para que se realise em futuro proximo o grandioso destino para o qual o Creador julgou a região que tem a fortuna de servir o povo de V. Exª

A Directoria da Cia S. Paulo Rio Grande vae preparar especies para mandar cunhar para ellas sempre na altura de tão glorioso ensejo, esta de que trabalhara de modo ardentemente efficaz para a grandeza do Brasil, para o brilho de um Governo e para a benevolencia de V. Exª por cuja felicidade faz ardentes votos

João d'Oliveira

Discurso proferido pelo Dr. João Teixeira Soares e conservado em pergaminho.

banhada pelo rio Paraná e seus afluentes, satisfazendo tambem completamente ao objetivo de v. exc.

"As estradas de ferro, sempre que tem de atravessar vales diversos, são forçadas a submeter os seus traçados a rampas e contra-rampas que encarecem enormemente o custo dos transportes, e por isso se busca sempre que possivel, dirigi-las por vales que se sucedam em continuidade.

"Em S. Paulo, ligada a sua capital ao mar por uma estrada de grande capacidade, não foi possivel evitar a travessia de vales, porque era necessario ligar a capital a cidades já existentes, mas logo que não houve essa circunstancia a atender, as estradas acompanharam o vale dos rios e possue o Estado, assim, uma rede que poderá facilmente ser melhorada.

"No Paraná, ainda pouco povoado, será possivel a sua capital, uma vez tambem ligada ao mar por uma estrada de grande capacidade de trafego, liga-la aos grandes afluentes do Paraná e que seguindo pelos seus vales, estabeleçam as comunicações mais vantajosas entre a região interior e o mar.

"Não sei si v. exc. tem em vista o traçado da estrada de ferro que prevê, para a ligação que reclama, mas, qualquer que ele seja, não pode deixar de atravessar vales muito profundos, e por isso de exigir rampas e contra-rampas muito extensas, o que tornará o trafego moroso e dispendioso.

"Felizmente, aproveitando-se muito do que já está feito, poder-se-ão conseguir com mais rapidez comunicações que, sob o ponto de vista da economia e comodidade, sejam preferiveis á estrada de ferro direta.

"A estrada de ferro Paulista ja vai a Baurú e com pouco dispendio alargará a sua linha até aí. O leito da Noroeste se presta, com despesa relativamente pequena, a ser adaptado para bitola larga até o Jupiá.

"Estabelecendo-se um serviço igual ao que tem a Paulista, ficará S. Paulo ligado, de um modo brilhante, á navegação do Paraná.

"Esse rio, por sua largura e profundidade, constitue um verdadeiro mar interior, que se presta á navegação a mais aperfeiçoada, quer para economia do transporte de cargas, quer para a comodidade e luxo do transporte de passageiros.

"Ligando a navegação do Alto ao Baixo Paraná, já existe uma estrada de ferro economica, pertencente á Companhia Mate Larangeira, é só transforma-la em uma estrada perfeita e se obterá o meio de transporte o mais conveniente entre S. Paulo e o Rio da Prata.

"Si esta solução merecer a valiosa aprovação de v. exc. estou certo de que, por seu grande prestigio, a transformará rapidamente em realidade, e ao mesmo tempo que oferecerá aos turistas de toda a parte o meio o mais comodo possivel de fazer uma das excursões mais interessantes e encantadoras da America do Sul, assegurará a utilização pronta de uma vasta e riquissima região do nosso Brasil.

"Procurei ser o mais resumido que pude para não fatigar v. exc. e espero que, si o alvitre não valer o incomodo que lhe dou, aceite como suficiente desculpa a boa intenção com que o apresento".

Assim era o espirito do dr. João Teixeira Soares: pronto, agil, forte, com uma lucida e perfeita visão de todos os nossos problemas ferroviarios, que ele subordinava sempre ao problema da economia nacional.

A despeito da sua avançada edade, oferecia-nos a impressão de uma juvenilidade imperecivel, ao par daquela lhaneza de carater daquela fidalguia de atitudes, daquela distinção de maneiras, — que representavam alguns dos atributos mais perfeitos daquela extraordinaria personalidade.

Assim, conseguiu ele realizar este vasto programa construtivo, que hoje representa um padrão de gloria para a nossa terra.

Dele se tem dito que talvez seja o maior "raidman" do Brasil contemponareo.

O seu desaparecimento deixou, por consequencia, um fundo sulco de saudade e uma imensa dor na alma brasileira.

E, ao recordar a sua memoria, pensamos que a velhice sempre se reveste de um largo sentimento de poesia, que a respeitabilidade e a santidade das cãs servem sempre para envolver, numa atmosfera de respeito e consideração, esses vultos austeros, que simbolizam toda a grandeza e toda a energia de uma raça.

São eles, que trazem para a nossa época as vozes do passado; são os portadores e os mensageiros das tradições, dos costumes, dos esforços das gerações passadas que tanto se sacrificaram pela realização dos destinos gloriosos da nossa Patria.

Pois bem, a velhice respeitavel e augusta do dr. João Teixeira Soares merece essa admiração coletiva; merece egualmente o respeito da população de S. Paulo, porque aqui ele desenvolveu uma grande parte da sua atividade.

Ora, atravessamos uma época em que se busca destruir o prestigio desse sentimento de romantecismo, com o qual cercamos de uma aureola de ideal o vulto emerito dessas personalidades. A severidade das formulas e dos conceitos modernos reduz tudo a uma simples questão de valor. Mas, si é verdade, como disse um grande pensador, que basta uma idea, um pensamento nobre para embelezar uma existencia, e afugentar as dores da morte, tambem bastaria um ato digno para dissipar o manto de obscuridade que ás vezes envolve as pobres creaturas humanas.

Mas, em relação ao dr. João Teixeira Soares, nós não temos apenas uma idea nobre a iluminar-lhe o espirito; temos um complexo de ideias; não temos apenas um ato de benemerencia a ilustrar sua vida longa e fecunda; temos um forte e amplo programa de realizações; temos um programma de conquistas no terreno pratico, a atestar o seu esforço; temos as suas notaveis produções a afirmar o seu espirito superior e notavel.

REMINISCENCIA

POR

Dr. VICTOR FERREIRA DO AMARAL

Filho do Cel. Serafim Ferreira de Oliveira Amaral e Silva e d. Julia do Amaral e Silva, nasceu a 9 de dezembro de 1862, na Lapa.

Estudou no antigo colegio Abilio, do Rio, e tirou o curso de medicina na Faculdade de Medicina a 22 de dezembro de 1884, tendo sido o seu jubileu de formatura, comemorado com grandes festas no ano passado.

Casou-se duas vezes, a primeira vez com d. Paulina Pacheco e a segunda com d. Ana Messias Pacheco do Amaral.

Desde que voltou para o Paraná, depois de sua formatura, tem clinicado em Curitiba, exercendo comitantemente varias atividades como lente do Ginasio, Diretor do Ensino, Deputado Estadual, jornalista, Diretor e professor, primeiro da Universidade do Paraná e posteriormente, até o presente data da Faculdade de Medicina.

Foi deputado federal e Vice-Governador do Paraná.

Tem varios opusculos publicados, entre os quais um sobre o mate, que é dos mais completos e interessantes sobre a ilicinea.

Atendendo ao honroso convite, feito pelo Snr. Dr. Caio Machado, Presidente da Comissão Diretora do Cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná, para colaborar na publicação da Revista que vai se editar, em comemoração ao cincoentenario da inauguração da Estrada de Ferro do Paraná, vou evocar do arquivo da minha memoria algumas reminiscencias desse ato inaugural.

Efetivamente, viajando da Lapa de carro, aqui vim assistir a inauguração do trafego dessa importante ferrovia, que, transpondo a muralha da Serra do Mar, veio despertar Curitiba e o Paraná todo do marasmo em que jazia.

Até então o transito de mercadorias com a zona litoranea era feito exclusivamente por carroças e tropas de muares carregados.

Excuso-me de falar sobre as portentosas obras de arte, que tanto exaltecem a engenharia brasileira, de que foi figura maxima o imortal Dr. Teixeira Soares.

Fui testemunha ocular da chegada do comboio inaugural á estação de Curitiba, cuja gare, muito mais estreita que a atual, achava-se apinhada de povo, que já antes tinha ouvido com alegria o silvo da locomotiva ao transpor o alto do Cajurú.

A assistencia com entusiasmo aplaudiu a chegada de autoridades superiores do paiz, que abordaram a Curitiba.

A rua da Liberdade, hoje Barão do Rio Branco, com solo ainda pouco firme, semi-pantanoso, tinha apenas tres ou quatro casas, ligadas por cercas de ripas ou taboas.

A praça fronteira á estação era um matagal de vegetação baixa, que era utilisado para toscas vassouras.

Já se achava em exploração e começo de execução o prolongamento da estrada em direção á Serrinha e á Lapa, que no planalto de Curitiba, foi a segunda cidade servida pela ferrovia.

Abordando a esse prolongamento, não posso deixar de me referir aos zig-zags nas planicies, feitos pela linha da Compagnie Générale de Chemins de Fèr Brèsiliens, que com garantia de juros a 30:000$000 por kilometro, duplicava as distancias com criminosa tolerancia do Governo

Brasileiro e grave prejuizo para o povo, a eterna vitima das impatrioticas administrações.

De nada valeu o protesto do correto engenheiro fiscal, o saudoso paranaense, Dr. Constante Afonso Coelho, que por isso foi afastado do seu cargo.

Não obstante esse absurdo traçado da Estrada de Ferro do Paraná, ela progredia sempre, conforme afirmativa do Dr. Chaves Faria, um dos primeiros engenheiros fiscais, que dizia que o progresso dessa ferrovia era tanto que, si se fazia um melhoramento, mal estava ele acabado e já era insuficiente.

Eis o que me ocorre dizer ao gentil apelo que me foi feito.

VIDA INTELLECTUAL DO PARANÁ

(NOTAS LIGEIRAS)

POR

RODRIGO JUNIOR

Rodrigo Junior é pseudonimo do dr. João Baptista Carvalho de Oliveira, filho do snr. Francisco Carvalho de Oliveira e sua esposa d. Amelia Carvalho de Oliveira.

Nasceu em Curitiba a 10 de setembro de 1887. Estudou preparatorios no Gimnasio Paranaense. Tirou o curso de pharmaceutico na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro.

Formou-se em direito na Faculdade do Paraná.

Extreou em 1905 com ESTRELA DALVA. E depois publicou TORRE DE BABEL; QUANDO FLORESCE O AMOR . . . ; SONATINAS MOROSAS; PELA NOITE DA VIDA — todos de versos; UM CASO FATAL — novella.

Tem muitos originaes prontos para o prelo.

Colaborou e colabora em muitos jornaes e revistas.

Faz parte do Centro de Letras do Paraná, pertencendo á commissão de redacção do revista desse sociedade de intellectuaes.

PRELUDIO

Quem já não ouviu dizer que data de 1880 em diante o enorme surto verificado no progresso paranista? Com effeito, a partir daquelle anno amplificou-se desmarcadamente a nossa vitalidade mercantil, numa exuberancia de seiva moça, de guisa a não mais satisfazer ás nossas recentes necessidades de existencia o unico meio de communicação que entretinhamos com o litoral — a estrada da Graciosa.

Teve então inicio o trabalho constructivo da via ferrea Paranaguá-Curityba, sendo esse notavel feito solemnisado vibrantemente, entre vivas e flôres, por festejos enthusiasticos, presididos pelas augustas pessoas reaes em visita á terra dos pinheiros altivos.

Com a inauguração da estrada de ferro é bem de vêr que a antiga provincia receberia um impulso consideravel na sua vida economica e productiva, o que em verdade occorreu, incrementando-se-lhe largamente o commercio e a industria, num estúo intensivo d'augmento e melhora a irradiar-se em todos os sentidos.

Curityba, a pobre roceira de outros tempos, que sómente em 1842 deixára os seus habitos simplorios de villa, é assaltada e accrescida por um casario novo e elegante, assumindo uns ares janotas de verdadeira cidade.

O progredimento material da provincia não podia deixar de refran-ger-se na sua esphera intellectiva, desenvolvendo a cultura geral e fomen-tando, criando mesmo, o gosto pelas bellas letras.

E' evidente que ainda não poderiamos ter uma literatura com fei-ções proprias, incisivas, caracteristicas, com esse *quid* inconfundivel que marca os velhos centros culturaes... Se soffriamos ainda da debilidade espiritual da infancia... Em 1853, apenas, é que nos tinhámos libertado da tutela paulista. Não esqueçamos isto. Bem o frizára Emiliano, ao tratar, certa vez, das nossas letras: "O Paraná é de hontem. E' de hontem a sua historia, é de hontem a sua civilização".

Deste modo, bem pesadas as coisas, não nos parecerá pouco o que no dominio mental tenhamos erigido e alcançado até a presente data.

Vejamos, em perfunctorio esquisso, o que haviamos já realizado nos plainos literarios desde a nossa emencipação politica até 85, anno inicial da nossa rapida resenha.

A fundação da nossa imprensa data do apparecimento, a 19 de Dezembro de 1853, do *Dezenove de Dezembro*, publicação hebdomadaria dirigida por Candido Martins Lopes.

Foi essa folha que deu inserção aos cantos do nosso primeiro vate — Fernando Amaro de Miranda, natural de Paranaguá, onde é de suppôr tenha nascido em 1831, tendo occorrido o seu transito em Morretes em 1857.

E' uma figura curiosa e ainda pouco estudada a deste romantico lamuriento "moço bonito" segundo José Moraes, que o conheceu, muito dado a namoros e saraus, que elle proprio muitas vezes promovia... As suas producções metricas foram (não todas) enfeixadas em volume editado pelo *Sapo* em 1901.

Na geração seguinte salientam-se dois versistas Antonio Martins de Araujo, o lyrico de "Vozes Campestres", impresso já na sua plena velhice, e Therezio Porto, além de um autor theatral — Theophilo Soares Gomes, que foi o fundador da literatura scenica entre nós.

Por ser um genero á parte, *hors littérature*, não insistiremos sobre a poesia popular, cujos representantes maximos, a julgar pelo seu renome tradiccional, foram no Paraná: Bento Cégo e Manuel Arriola.

Quadra de Bento Cégo:

— Quem teve vista e perdeu
Com razão soffre, não négo,
Mas não póde soffrer tanto
Como eu que nasci cégo.

Quadra de Manuel Arriola:

— Ha duas coisas neste mundo
Que eu não posso comprehender:
Uma é o padre ir para o inferno,
Outra é o medico morrer.

Um belletrista houve, João Baptista Ribeiro (1838-1884) — pae de Gabriel Ribeiro e irmão do fallecido padre Ribeiro, festejado orador sacro — que se utilizava de trovas populares como motte ás suas interessantes glosas. Um exemplo:

MOTTE:

Todo captivo procura
Ter a sua liberdade.
Eu procuro o captiveiro
Por minha propria vontade.

(Trova popular).

GLOSA:

Liberdade! Que grandeza!
E' a mais sublime ventura.
E' com razão que ser livre
"Todo captivo procura".

Governar-se livremente !
Ser senhor de sua vontade !
Quer, por isso, o ser escravo
"Ter a sua liberdade".

Que extranha contradicção !
Que contraste verdadeiro !
Não te quero, ó liberdade :
"Eu procuro o captiveiro".

Sujeitar-se aos seus caprichos,
Ser movel de sua vaidade !
Desejo ser seu escravo
"Por minha propria vontade".

1879. *João Baptista Ribeiro.*

Versejára tambem, alguns annos antes, o progenitor de Emilio de Menezes — Emilio Nunes Corrêa de Menezes (1833-1871), que, segundo Ermelino de Leão, exercêra ascendencia intellectual muito sensivel sobre os jovens literatos do tempo.

Comtudo o primado no reino do Parnaso cabia, então, á notavel poetisa paranaguense Julia Maria da Costa (1844-1911), autora de dois livros, hoje rarissimos, — *Flôres Dispersas* (1867) e *Bouquet de Violetas* (1868), ambos reeditados num só volume pelo Centro de Letras do Paraná, sob o titulo *Flôres Dispersas*. A nota dominante do seu alaúde é a melancolia, uma tristeza plangente que lhe acabrunha as energias da alma. A saudade arranca-lhe do estro clamores inspirados :

Pelas horas do silencio,
quando tudo é solidão,
quando a mente devaneia,
quando luz a immensidão,
sinto n'alma uma saudade
Que me fala ao coração.

Quando á noite os bateleiros
pelo mar passam subtis,
ao rumor das brisas mansas,
ao gemer das jurityis,
do meu peito os pobres cantos
se desatam mais febris.
. . . . . .

Cantava com arroubos lamartineanos o mar, as flôres, as palmeiras, o crepusculo, o luar, o sabiá, e um vago ideal de amôr que flammejava na alma da mocidade sua contemporanea. Ainda resoavam no ambiente os écos dolentes deixado pela voz dos Casimiro e Alvares de Azevedo...

Vem a seguir a radiosa geração literaria de Antonio Ribeiro de Macedo, José Moraes, Luiz Ferreira França, Antonio Camargo, Joaquim Serapião do Nascimento, Gabriel Pereira, Albino Silva, Rocha Pombo e Lucio Pereira.

Com quasi todos esses nomes já estava bastante familiarizado o publico ledor da provincia antes de 1880.

Os annos fluiam... Não tardou a começar o reinado de Guerra Junqueiro, do aléxandrino pomposo e eloquente, e os representantes da arte nova, social e revolucionaria, surgem apregoando as idéas em ebullição no momento: Dias da Rocha Filho, Domingos Nascimento e Leoncio Correia. A esses nomes póde-se accrescentar o de Francisco Carvalho de Oliveira, ainda que menos conhecido como poeta.

Dias da Rocha Filho foi um notabilissimo filho de Apollo, o mestre incontestavel do nosso parnasianismo, "seguro de sua penna e de seu estro", no conceito de Rodrigo Octavio, que residiu em sua companhia e com elle privou bastante em S. Paulo, onde ambos cursavam a Faculdade de Direito. Era um "espirito melancolico e contemplativo", muito attreito aos habitos da vida bohemia. As suas rimas foram dadas a lume, posthumamente, pelo Centro de Letras do Paraná.

Domingos Nascimento estreára fulgidamente, em 1883, com as *Revoadas* e Leoncio Correia, no mesmo anno, com as *Flôres Agrestes*. Francisco Carvalho de Oliveira, muito modesto e negligente, não reuniu em livros as suas cogitações lyricas, dispersas nos jornaes do tempo, tendo deixado ineditas varias poesias, algumas dadas á publicidade ultimamente. Eis o seu "canto do cysne" como rimador, talvez o seu melhor soneto:

ÉROS

Por ti esgotei a rir o calix de agras fézes,
Amôr — unica luz na treva da existencia...
Valeu a pena, só para aspirar-te a essencia,
Vir, da vida atravéz, por entre mil revézes.

És o Golgotha de ouro aonde, entre apodos soêzes,
A alma nos sobe a arder numa extranha demencia.
Dás-lhe um phalerno ideal de magica potencia,
Que, se ás vezes faz rir, faz chorar outras vezes.

Quem já não te bemdisse os encantos fallazes,
A que sujeito está por uma lei fatal
Quanto a Terra produz nos seus talhões ferazes?

E's um mal? E's um bem? Quem o sabe, afinal?
Pois, se és um mal, porque é que tanto bem nos fazes,
E, se és um bem, porque nos causas tanto mal?

1885 *Francisco Carvalho de Oliveira.*

Foram estes os prodromos da nossa vida intellectiva, os vultos mais em relevo e que mais contribuiram para a formação e avanço das nossas letras incipientes até o anno inicial do succinto retrospecto que nos propuzemos a organizar sob o titulo

Cincoenta annos de literatura no Paraná

(1885-1934)

1885 — Rocha Pombo assevera algures: "De 1885 em diante um novo elance toma toda a vida intellectual da provincia, e principalmente em Curityba, apparecem os primeiros signaes do renascimento que vem".

Só na capital circulam os seguintes periodicos: *A Jangada*, *Gazeta de Curityba*, *Tiradentes*, *Folha do Paraná* e *O Movimento*, os quaes, si

bem que não sejam de longa duração, conseguem insufflar animo aos cultores das bellas letras. E' dado á estampa um livro valioso para a bibliographia provincial: *Conferencias e outros trabalhos*, do conselheiro Manoel Francisco Correia, impresso na typographia "Perseverança", Rio de Janeiro. A' frente do volume encontra-se um esboço biographico do conselheiro Correia, traçado por Amaro da Silveira.

Figura popular, então, nos comícios abolicionistas e festas literarias, é Leoncio Correia, poeta e orador, que electriza os auditorios com o seu verbo candente e o seu estro arrebatado. Ha quem o compare ao fogoso Castro Alves.

1886 — Estudante e muito moço ainda, começa a dar de si o talento estelifero de Emiliano Pernetta, subscrevendo estrophes sobremodo promettedoras. Emilio de Menezes compõe a medo as suas primeiras rimas. Boqueja-se tambem que ha algo a aguardar de certo estudante — Nestor Victor dos Santos, joven espirito dado a graves e prematuras meditações. Tres esperanças, legitimas esperanças. . .

Rocha Pombo faz imprimir o seu vigoroso poema paranista — *Guayra*, hoje uma raridade bibliographica.

A 15 de Março é distribuido o 1.º numero da *Republica*, arauto propagador dos ideaes democraticos, a diffundir o igneo pensamento da mocidade republicana, da qual é um dos mais ardorosos elementos Chichorro Junior, jornalista e poeta, cinzelador de *Vozes Livres*, lucubrações metricas sahidas á luz nesse mesmo anno, talhadas ao molde junqueireano, alexandrinos emplumados, em pé de guerra, na propugnação dos «novos ideaes».

Entra a circular, em Maio, quinzenalmente, *A Lucta*, de Silveira Netto, Manoel Pernetta e Brasilio Costa.

1887 — Surge a *Vida Literaria*, de Jayme Ballão, folha destinada a intensificar a cultura belletristica, sendo secundada nesse *desideratum* pela *Revista do Paraná*, de Nivaldo Braga, publicação hebdomadaria illustrada. Rocha Pombo lança, em Novembro, o *Diario Popular*. Domingos Nascimento «atira p'ra o ar», no Rio Grande do Sul, um novo livro de versos — *Threnos e arruidos*, sob a sugestão manifesta de Guerra Junqueira e Gonçalves Crespo. Constitúe outra sorpresa a apparição de *Volatas* de Leoncio Correia, livro onde a *vis* poetica se lhe affirma com mais efficiencia que na obra de estréa. E' divulgado, de Rocha Pombo, um novo livro, em prosa — *Nova Crença*.

1888 — Em Agosto a capital é jovializada por um jornal humoristico — *O Diabinho*, de Albino Silva; porém maior successo logra, merecidamente, a *Galeria Illustrada*, sob a direcção de Rocha Pombo, revista que muito honra o nosso meio letrado. Excellentes as pennas e os lapis que a redouram com as suas producções, contando-se entre os seus collaboradores — Raul Pompeia, Chichorro Junior, Nestor de Castro e José Moraes. As «Canções sem metro», de Pompeia, são acompanhadas de encantadoras illustrações da lavra do seu proprio autor. O *Movimento*, de Urbano Carrão, propõe-se a pugnar pelo nosso progresso literario. *Musicas*, collectanea poetica de Emiliano Pernetta vem firmar sobejamente a reputação literaria do joven rhapsodo. Rocha Pombo, por sua vez, dá a lume — *Visões*, um pugillo mesclado de estrophes e contos.

1889 — Estréa nas letras Dario Vellozo com os seus *Primeiros Ensaios*, que fazem augurar da sua rutila intelligencia formosas messes futuras. E' muito bem recebida a these inaugural do Dr. João Candido — *Diagnostico e tratamento das nevrites perifericas*. — *Deus Social*, de Chi-

chorro Junior, é um livro forte, testemunho de ampla leitura e de uma viril envergadura de pensador. Sebastião Paraná, com o seu *Esboço Geographico da Provincia do Paraná*, demonstra o seu obstinado amor ao estudo e ao trabalho.

Iniciam publicação: *Der Beobachter*, jornal allemão, do intrepido republicano Antonio Schneider; *Quinze de Novembro*, diario dirigido por Leoncio Correia; *O Trovão;* e *A Idéa*, de Dario Vellozo, Alfredo Pirajá e Canrobert Costa.

1890 — Num justo anseio de gloria, Dario Vellozo continúa a produzir, e conquista novas laureas com *Ephemeras*, poesias.

Entra a editorar-se em Janeiro a bella revista *Club Curitybano*, onde se estadeiam os nomes mais representativos das letras paranaenses naquelle periodo. Distribuem-se ainda em Janeiro o 1.º numero do *Cruzeiro*, de Vidal Natividade da Silva, no mesmo méz o d'*A Luz*, orgão do Centro Espirita de Curityba, redigido por Alfredo Munhoz, e, em Outubro, o da *Revista Spirita*, de Lucio Pereira.

1891 — Occorre neste anno um ligeiro eclipse literario: ao que parece, não é editada obra alguma. Em compensação surgem: *O Diario do Paraná*, redactoriado por Menezes Doria, Cunha Brito e Chichorro Junior; o *Diario do Commercio*, redigido por Leoncio Correia, Rocha Pombo e Jayme Ballão; *O Guarany*, revista illustrada de Silveira Netto, Augusto Stresser, Brasilio Costa e Antonio Braga; e *O Operario Livre*, de Agostinho Leandro. A literatura tinha boa e farta acolhida em todos esses orgãos da imprensa curitybana.

1892 — E' editorado *Petrucello*, romance de Rocha Pombo. Circula *O Domingo*, de Romario Martins e Manoel Saraiva, «jornal recreativo, literario e noticioso, advogando a causa do povo».

1893 — Ubaldino do Amaral faz imprimir os seus *Discursos*, trabalhos parlamentares, e o Dr. Manoel F. Ferreira Correia a sua *Noticia sobre o Estado do Paraná*, interessante opusculo de propaganda da nossa terra. Theophilo Soares Gomes brinda o theatro paranaense com o seu bem urdido drama — Gererê, que logra exito invulgar na época. Romario Martins faz o seu *début* na arena literaria com *Vozes Intimas*, ensaio de philosophia espiritualista.

Irrompem galhardamente: *A Semana*, revista de «letras, sciencias e artes», de Norberto Coelho e Dario Vellozo; a *Revista Azul*, de Dario Vellozo e Julio Pernetta; e *Folha Nova*, de Domingos Nascimento.

1894 — Não obstante o tufão revolucionario, que varre tudo, a producção letrada não cessa de todo. Publicam-se: *Martyr*, novella de Jayme Ballão, e *Noites e Alvoradas*, outro ensaio de philosophia espiritualista de Romario Martins. A literatura medica é enriquecida com os *Elementos de Hygiene Social* do Dr. Trajano Reis.

1895 — *A Republica*, redactoriada superiormente por Domingos Nascimento, dá todos os domingos uma interessante e variada pagina literaria. Em Abril, como um cavalleiro medievo, a luctar em prol da Arte, sae a campo *O Cenaculo*, a fidalga revista que desde logo se torna famosa, sendo fundada por Dario Vellozo, Silveira Netto, Julio Pernetta e Antonio Braga. E' innegavel o seu influxo sobre a evolução das nossas letras. *O Cenaculo* assignala, decisivamente, o advento do symbolismo no nosso microcosmo literario.

Investem para o combate, na liça da imprensa: *A Arte*, 2ª epoca, orgão da Escola de Bellas Artes e Industrias do Paraná; *A Tribuna*, o

Sebastião Paraná, e *Cidade de Curityba*, semanario de Ricardo de Lemos e Romario Martins.

Livros editados: *O Sul*, estudos sociaes de Domingos Nascimento; *Préludes*, versos, em francez, de Jean Itiberé; *Peregrinas*, suaves poesias de Lycio de Carvalho, e *Socialismo*, ensaio sobre a questão social, de Romario Martins.

1896 — Imprimem-se: *A' memoria de Carlos Gomes*, discurso, e *Fui a Curityba*, scena comica, pelo Dr. Claudino dos Santos; *A Foz do Iguassú*, do Tenente-Coronel José Muricy; *Esquifes*, contos de Dario Vellozo; *Razão por que . . .* de Julio Pernetta; *Alzira*, poemeto de João de Tapitanga; *Cecy*, versos de Jayme Ballão; *Marietta*, poemeto de Rocha Pombo; *Contos Paranaenses*, por Lucio Pereira, e uma nova obra scientifica do Dr. Trajano Reis — *Hygiene Social*. Apparecem em Novembro: *Diario do Paraná*, redactoriado pelo Dr. Victor do Amaral, e *Gazeta do Povo*, de Celestino Junior.

1897 — Estimulam o movimento intellectual: *A Penna*, brilhante revista literaria de Romario Martins e Julio Pernetta; *A Ordem*, diario redigido por Estacio Correia, e a revista *Galazia*, orgão do «Centro Literario», redactoriada por Emiliano Pernetta, Dario Vellozo, Chichorro Junior e Julio Pernetta.

Vêm a lume: *Alma Penitente*, poema de Dario Vellozo; *Historia da Guerra do Paraguay* (3 vols.), pelo General Bernardino Bormann; *Prophylaxia da Tuberculose* e *Hygiene Publica*, obras do Dr. João Candido; *O Feliz Jorge*, de Manoel Candido Fernandes; *Bronzes*, prosa symbolista, e *O Clero e a Monarchia*, propaganda anti-clerical, por Julio Pernetta; *Signos*, contos de Nestor Victor; *Dissertação e Theses* (concurso na Faculdade de Direito de S. Paulo), pelo Dr. Pamphilo de Assumpção; *Flóccos*, primeiros versos de Leocadio Correia, e *Excursão ao salto do Guayra* (2.ª edição), curiosa narrativa de viagem escripta por Nestor Borba.

1898 — Safra livresca do anno: *Látegos*, versos satyricos de «Zé Ferino», pseudonymo de Alfredo Coelho; *Das principaes endemias e epidemias de Curityba*, pelo Dr. Jayme Reis; *A' Patria*, opusculo, e *Amor Bucolico*, impressivos contos regionaes, de Julio Pernetta; *Ventarolas*, versos humoristicos de Ricardo de Lemos; *Ruinas*, contos, e *O combate do Cormorant*, episodio historico, de Romario Martins; *Althair*, fantasia de Dario Vellozo, e *Reminiscencias de um louco*, de Alcibiades Plaisant.

Iniciam publicação: *O Pharol*, semanario dirigido por Didio Costa; *A Estrella*, orgão catholico; *Jerusalem*; *A Colmeia*, revista quinzenal de Alfredo Munhoz; *O Páo*, jornal satyrico de Francisco Lopes, Alcides Munhoz e Aristides França; e o galhofeiro *Sapo*, celeberrimo semanario humoristico e literario de Leocadio Correia, Leite Junior, Gabriel Ribeiro e Thales Saldanha.

1899 — A 18 de Março é vendido o primeiro numero do *Diario da Tarde*, de Estacio Correia. Revistas e jornaes: *Oito de Dezembro*, orgão da Associação dos Empregados no Commercio, redigido por Generoso Borges, Roberto Glasser e Olegario Lisbôa; *A Esphinge*, mensario occultista de Dario Vellozo; *Revista Literaria*, de Benedicto Nascimento; *A Tribuna do Paraná*, dos Drs. Doria e Westphalen; e *O Beijo*, quinzenario literario de D. Marianna Coelho.

Livros dados á estampa: *O Inimigo*, novella de Emiliano Pernetta; *Discursos*, do Dr. Leocadio José Correia; *Templo Maçonico* (1.ª edição), de Dario Vellozo; *Cruz e Souza*, por Nestor Victor; *Brindes*, contos lapidares de Nestor de Castro; *Pela Consciencia*, conferencia de Silveira Netto;

Historia do Paraná, de Romario Martins; *Chorographia do Paraná*, por Sebastião Paraná; *Historia da America*, de Rocha Pombo, e *O Baptisado*, poemeto pelo Dr. Claudino dos Santos.

1900 — Não foi baldo de livros este anno: *Resposta á pastoral do Bispo Diocesano*, por Urbano Carrão; *Esotericas*, rimas de Dario Vellozo; *Noticia sobre a Herva-matte do Paraná*, por Ermelino de Leão e José Ribeiro de Macedo; *Tartufos!* prosa anti-clerical de Ismael Martins; *Do Civismo Nacional*, *Os Chacaes*, *Epistola* e *Pelas Tradicções*, obras de Julio Pernetta; *Ecce-Homo*, poema patriotico e religioso do Conego João Evangelista Braga; *Litanias*, versos de Leoncio Correia; *Ritual*, poesias de Leite Junior; *A Hora*, critica, e *Amigos*, romance, de Nestor Victor; *O Brasil Physico e Historico*, de Alcibiades Plaisant; *Grande Problema* e *O Paraná no 4.º Centenario*, de Rocha Pombo; *Luar de Hynverno* (1.ª edição) e *Antonio Nobre*, elegia, de Silveira Netto; *Psychologia da Plaça* e *Paraná antigo e moderno*, trabalhos de Romario Martins.

E' um triumpho literario a ecclosão da fina revista *Azul*, redacciariada por Santa Ritta Junior, Evaristo Pernetta, Nicolão dos Santos, Adolpho Werneck, Euclides Bandeira e Thiago Peixoto. *Pallium*, *Turris Eburnea*, *A Cigarrilha* e *Breviario* são tambem revistas regorgitantes de seiva intellectual. Apparecem ainda: *O Commercio*, diario do Dr. Azevedo Macedo; *O Beija-flôr* e *A Violeta*, quinzenarios literarios; e *A Doutrina*, orgão da Federação Espirita do Paraná.

1901 — Livros impressos: *Em caserna*, contos de Domingos Nascimento; *Dithyrambos*, rimas de «D. Juan Lascivo» (Euclides Bandeira); *Dezenove de Dezembro*, conferencia de Chichorro Junior; *Poemas da Morte*, sonetos magistraes de Emilio de Menezes; *Dias Fraticidas*, pelo General Bernardino Bormann; *Duas paginas sobre o drama da redempção*, do Dr. Leocadio José Correia; *A Mulher e o Romanismo*, prosa anti-clerical, e *Hereticos*, sonetos, de Euclides Bandeira; *Doze de Outubro*, conferencia de Dario Vellozo; *Scalpellum*, critica aos «Hereticos» de Euclides Bandeira, por «Alcides Dias» (Alcides Munhoz); *A Egreja de Roma*, de Julio Pernetta; *Motivos da creação da Provincia do Paraná*, estudo historico de Romario Martins; *Versos*, de Fernando Amaro de Miranda (ed. do «Sapo») e *Do Espiritismo*, conferencia de Domingos D. Vellozo.

E' de Março o primeiro numero de *Album*, de Romario Martins; de Agosto, o do *Electra*, mensario anti-clerical, e o d'*O Cassino*, jornal literario de Generoso Borges; de Outubro, o da *Gazeta Medica do Paraná*, dos Drs. Victor, Espindola e Reinaldo Machado; e de Novembro, o do *Internacional*, quinzenario humoristico e literario.

1902 — Entram na arena jornalistica: *A Tarde*, diario de Nestor de Castro; *Caras e carrancas*, semanario illustrado de Alfredo Coelho e Romario Martins, e *Avenida*, quinzenario illustrado de «Léo-Lino» (Domingos Nascimento).

Obras dadas á estampa: *Poema da Dor*, versos do Dr. Claudino dos Santos; *Da Theosophia*, conferencia de Leite Junior; *Licções de Historia* (1.ª edição), de Dario Vellozo; *Breviario do Sonho*, prosa artisticamente ornamentada de Carlos Raposo; *Bento Cégo*, por Nestor de Castro; *Argumentos e Subsidios* (Questão de limites entre Paraná e Santa Catharina), de Romario Martins; *Semana Santa*, de Generoso Borges, e *Pelo Dever*, discurso de Domingos Nascimento.

1903 — E' regular a colheita de volumes editorados: *Pathias*, romance de Alcides Munhoz; *Missões Jesuiticas no Brasil*, de Julio Pernetta; *Dona Loura*, rimas de Adolpho Werneck; *Discurso* (na collação de



Panorama de Curitiba.



Panorama de Curitiba.



Curitiba de antigamente.



Curitiba de antigamente.

grau), de Antonio Celso Alves Nogueira; *Pela fronteira*, de Domingos Nascimento: *Transfigurações*, poemas de Nestor Victor; *Allegoria*, prosa symbolica de Emiliano Pernetta; *O Contestado Norte*, por Ermelino de Leão; *Versos Piegas*, do «Marquez de Val de Vinos» (Euclides Bandeira); *Edade Moderna*, prosa de João Pernetta; *Questão Social* por Antonio Ribeiro de Macedo; *Velhas Paginas*, formosas estrophes de Euclides Bandeira; *A Herva Matte* pelo Dr. Victor do Amaral; *Similia Similibus Curantur*, these inaugural do Dr. Nilo Cairo, e *A Mocidade de Hoje*, de Ismael Martins.

Publicam-se: *Paraná*, diario politico; *A Fanfarra*, quinzenario illustrado de Leite Junior e Augusto Stresser; *O Gymnasio*, quinzenario literario de Isidoro Costa Pinto; *O Pregão*, jornal caricato, e *O Pierrot*, folha mensal illustrada de Mario Barros.

1904 — Estes os livros do anno: *O Paraná e a Catharina*, a proposito, em 1 acto, de Teixeira Coelho; *Mbá*, romance de Alcides Munhoz; *Secular Pendencia* (questão de limites), e *Paraná-Santa Catharina*, conferencia, trabalhos de Ermelino de Leão; *Grinaldas*, sonetos de Helvidio Silva; *Galileu e «A Estrella»* (polemica), de Julio Pernetta; *O Brazil e o Paraná* (1.ª edição) por Sebastião Paraná; *O Rio Sahy*, de Romario Martins; *Da Instrucção Publica*, discurso, e *Patria e Republica!* conferencia, de Dario Velloso.

Circulam: *A Exposição*, quinzenario de Domingos D. Velloso; *Boletim do Museu Paranaense*, de Romario Martins, e *O Despertar*, quinzenario anarchista de G. Damiani e G. Buzetti.

1905 — Não é escassa a producção literaria desse anno: *O Grande Theatro*, romance de Alcides Munhoz; *O Dr. Vicente Machado*, perfil politico, pelo mesmo autor; *Necroterio d'Alma*, bizarros sonetos de Cicero França; *A Exposição do Cincoentenario* (1853-1893), de Romario Martins; *Orações da Estatua do Marechal Floriano Peixoto*, de Emiliano Pernetta; *Derrocada Ultramontana*, e *No Solio do Amanhã*, romance, obras de Dario Vellozo; *Medicamentos Complexos*, discurso do Dr. Nilo Cairo; *O Tenente Evaristo*, romance de Angelo Guarinello; *Missas*, sonetos symbolistas de José Gelbecke; *O Homem Forte*, de Domingos Nascimento; *No Hospicio*, excellente romance de Rocha Pombo; *A Palavra SE romanico*, monographia do conego João Evangelista Braga, e *Esboços*, de Antonio de Paula. Ha ainda duas *plaquettes* de poesias: *Album de um moço* e *Estrella d'Alva*, com que estreiam nas letras Seraphim França e Rodrigo Junior.

Começam a vida jornalistica: *A Vanguarda*, orgão livre-pensador; *O Espaço*, mensario espirita; *O Atalaia Christão*, mensario evangelico, e as revistas *Cartão-Postal*, redactoriada por Isidoro Costa Pinto, José Gelbecke e Raul Darcanchy, e *Stellario*, orgão da nova geração literaria, e a cuja frente se encontram Aluizio França, Gilberto Beltrão, Rodrigo Junior e Roberto Faria.

Sáe em Novembro o 1.º numero d'*A Noticia*, de Celestino Junior e Euclides Bandeira, com uma secção humoristica que dá brado ruidoso — *Ninho de Vespas*.

1906 — *Album* (perfis femininos em verso) de «C. Minelzette» (Clemente Ritz); *O Conselheiro Correia*, discurso de Ubaldino do Amaral; *Joanna d'Arc*, conferencia de Alcibiades Plaisant; *Ouropeis*, sonetos de «W. Schowisky» (Euclides Bandeira); *Torre de Babel*, poesias de Rodrigo Junior; *Prismas*, contos de Miranda Rosa Junior; *Barros Junior*, perfil espiritual, por «C. Minelzette» (Clemente Ritz); *Dies Irae*, poemeto de Emilio de Menezes; *Paranaguá*, historico de sua fundação, e *Curityba*, obras de

Romario Martins; *As Aves*, conferencia de José Niepce da Silva, e *Voltaire* (polemica), de Dario Vellozo: — eis os livros do anno.

Jornaes e revistas: *O Republicano*, mensario de Lopes Netto; *O Tesoura*, quinzenario humoristico de Octacilio Reis; *O Ideal*, mensario de Eduardo Chaves, José Guahyba e M. Marques; *Revista Homeopathica do Paraná*, do dr. Nilo Cairo; *O Sol*, mensario de Luiz Bastos, e a revista mensal *A Escola*, orgão do Gremio dos Professores Publicos, redactoriada por Sebastião Paraná.

1907 — O apparecimento do *Olho da Rua* e da *Carga*, revistas humoristicas, literarias e illustradas, illumina 1907. Texto quasi sempre bom e caricaturas optimas. Ambas estas revistas eram collaboradas pelos nomes mais em evidencia das letras paranaenses na época. Circulam, ainda: *O Raio*, literario e humoristico, de Rodrigo Junior e Miranda Rosa Junior; *A Luz*, 2.ª phase, mensario espirita de Domingos D. Vellozo; o quinzenario *O Paraná*, de José Guahyba e outros; *Boletim Colonial e Agricola do Estado do Paraná*, dirigido por Julio Pernetta, e *Paraná*, mensario illustrado de Romario Martins e Paulo Assumpção.

Dos prélos sáem em volume: *Sonhos de Moço*, poesias de Clemente Ritz; *Abutres*, novella anti-clerical de Roberto Faria; *Amor Mysterioso*, romancete de Seraphim França; *O que é o Paraná* (1.ª edição), de Romario Martins; *Compendio de Pedagogia*, de Dario Vellozo; *Discursos sobre o ensino agricola*, do Dr. Victor do Amaral; *Le Paraná pour l'Étranger*, propaganda do Estado, e *O sr. Sylvio Romero e o alemanismo no sul do Brasil*, polemica, de Alcides Munhoz.

1908 — E' apreciavel a recolta dos livros: *Scenario Paranaense*, valioso trabalho de Alcibiades Plaisant; *Flora Textil do Paraná*, por Domingos Nascimento; *Bizarrias*, poesias de Adolpho Werneck; *Moral dos Jesuitas*, prosa, e *Helicon*, versos, de Dario Vellozo; *Flora Medicinal Paranaense*, por Jayme Reis; *Lilazes, plaquette*, de estréa de Ildefonso Serro Azul; *Propaganda da Herva Matte do Paraná*, por Jayme Ballão; *O Paraná Mental*, de D. Marianna Coelho; *Poesias*, de Moysés Marcondes; *A Poesia Paranaense em 1908*, collectanea, de Raul Gelbecke; *Quando floresce o amor...*, sonetos de Rodrigo Junior (1.ª edição); *Canções Natuas*, bellas estrophes de Scharffenberg de Quadros; *Actualidade Indigena*, precioso trabalho de Telemaco Borba; *Heliodoro Eobanos*, por Ermelino de Leão; *Ebano Pereira*, de Romario Martins; *Catalogo dos jornaes publicados no Paraná*, do mesmo autor; *A critica paranaense ao "Paraná Mental"* (polemica), de Teixeira Coelho, e *Discursos* sobre 7 de Setembro e 12 de Outubro, por Sylvio Lourenço Scheleder.

Surgem nos plainos da imprensa: *O Correio do Povo*, diario de Aldo Silva; *Estado do Paraná*, folha diaria de Libero Badaró N. Braga; *O Commercio*, redigido por Generoso Borges; *O Escalpello*, de Teixeira Coelho e outros; e *A Rolha*, semanario illustrado, pilherico, critico e literario, sob a direcção de Raul Faria, tendo como director artistico "Heronio" (Mario Barros).

1909 — Volumes expostos nas livrarias: *Amor*, poemeto de Didio Augusto, livro de estréa; *Replica á conferencia — Do Microbio ao Homem — de Enrico Ferri* por Ernesto Luiz de Oliveira; *Memoria sobre a Herva-Matte* pelo Dr. Jayme Reis; *A Homeopathia e a Critica* pelo Dr. Nilo Cairo; as magnificas *Poesias* de Emilio de Menezes; *Troças e Traços*, contos humoristicos de "Helio" (Euclides Bandeira), illustrados por "Heronio" (Mario Barros); *Liberdade*, novella de Ildefonso Serro Azul; *Tres estudos da questão de limites*, *O Pinho do Paraná* e *suas*

necessidades, e *Santa Catharina versus Paraná*, de Romario Martins; *Pró-Entre-Rios*, por Antonio Gomes, e *Malditos*, prosa caprichosamente lapidada por Julio Pernetta.

Appareceram: *Ramo de Acacia*, revista de pythagorismo e theosophia, dirigida por Dario Vellozo; *Cinema*, quinzenario illustrado, critico e literario, de diversos, e *Palladium*, mensario literario, critico e humoristico, de diversos.

1910 — Um anno pouco productivo, arrolando-se apenas: *Catalogo de mappas dos seculos XVII a XIX*, *Limites inter-estaduaes entre o Paraná e Santa Catharina*, *Lages*, e *Mappa da questão de limites entre o Paraná e Santa Catharina, demonstrada na geographia politica do sul do Brasil*, trabalhos de Romario Martins; *A Teutophobia do sr. Sylvio Romero*, (polemica), por Alcides Munhoz; *A Emancipação da Mulher*, estudo social de Humberto Molleta; *O Voto do Ministro Pedro Lessa*, e *Subsidios para o estudo dos kaingangues do Paraná*, de Ermelino de Leão; *O Problema da Catechese*, e *Contribuições para a Climatologia do Paraná*, pelo Dr. Niepce da Silva; *Palestra Militar*, por Alcibiades Plaisant; *Clericalismo*, conferencias de Ubaldino do Amaral, e *Politica Paranaense*, de Ottoni Maciel. Circulam: *O Paraná Moderno*, semanario illustrado de Romario Martins e Jayme Reis; a pequena, mas interessante revista quinzenal — *A Senhorita*, de Sebastião Vianna; *O Physiólatra*, mensario redigido por Luiz da Silva Bastos, e a folha diaria *Correio do Sul*, dirigida por Domingos Nascimento e Alfredo Dulcidio Pereira.

1911 — Obras editadas: *Dolencia Astral*, versos de Aristides França; *Illusão*, extraordinario escrinio de rimas de Emiliano Pernetta; *Ethnologia Paranaense*, por Jayme Reis; *A Ouvidoria de Paranaguá*, por Ermelino de Leão; *Pelo Aborigene*, de Dario Velloso e Julio Pernetta; *Ramo de Ouro*, de Dario Vellozo; *Mappa do Estado do Paraná para o estudo da questão de limites com Santa Catharina*, *O Litigio em face do Accordo de 6 de Julho de 1904*, e *Litigio territorial entre o Paraná e Santa Catharina*, trabalhos de Romario Martins; *Horas*, poesias, livro de estréa de Francisco Leite; *Os Estados da Republica*, de Sebastião Paraná; *Corollas Rubras*, primeiras rimas de Heitor Stockler; *Curityba antiga*, conferencia do Dr. Pamphilo de Assumpção; *As flores* (1.ª edição), conferencia de Leocadio Correia; *Atravéz do Romanismo*, critica religiosa pelo Dr. Niepce da Silva; *Contos e Pontos*, de Rocha Pombo, e *Psychologia do Ensino*, pelo Dr. Claudino dos Santos.

No campo jornalistico apresentam-se: na capital, *Raios X*, quinzenario humoristico e illustrado de Paulino de Almeida, e *O Velho não quer ...*, revista critica e illustrada, de diversos; em Ponta Grossa, *Folha Rosea*, revista literaria, redactoriada por Leocadio Correia.

1912 — Poucas obras a annotar: *Aspectos*, prosa opulenta de Didio Costa; *O Pão Brasileiro*, por Alcides Munhoz; *Rudel*, sugestivo poema de Dario Vellozo; *Poentes de Outono*, poesias de Francisco Leite; *Canções da Terra dos Pinheiraes*, de Seraphim França; *Pontos da Nossa Historia* (1.ª edição), de Verissimo e Lourenço de Souza, e *Voz de Krotona*, de "Lysis" (Lycio Vellozo).

Publicam-se: *O Commercio do Paraná*, importante jornal diario, redigido por Julio Rodrigues; *Fanal*, mensario de sciencias, letras e artes, de José Guahyba, Oscar Gomes, Lacerda Pinto e Tasso da Silveira; *Club Curitybano*, 3.ª epoca, mensario dirigido por Julio Pernetta, e *Patria e Lar*, revista redactoriada por Dario Vellozo.

1913 — Em Junho estoura *A Bomba*, revista illustrada, humoristica e literaria, redactoriada por Clemente Ritz e Rodrigo Junior, tendo como redactor artistico "Felix" (Euclides Chichorro). Diversos editam o *Pimentão*, revista illustrada, "critico-politico-humoristica". Circula em Dezembro o 1.º numero da *Revista do Centro de Letras do Paraná*, fundado no anno anterior.

Dá-nos alguns livros 1913: *Paris* e *A Terra do Futuro*, duas das melhores obras de Nestor Victor; *Minimo*, prosa de Alcidio Ribeiro; *Paraná*, contribuição para o estudo do commercio e das industrias do Estado, por Mario J. Affonso da Costa; *Brasilio Itiberé*, perfil espiritual, por Silveira Netto; *A liberdade profissional e o charlatismo diplomado*, de Napoleão Lopes; *Canticos e Balladas*, versos de Rodrigo Junior; *A Vinificação Moderna*, por Adolar Hintz, e *O Alcoolismo e o Jogo*, conferencia de Sebastião Paraná.

1914 — *A Hulha Branca do Paraná*, de Domingos Nascimento; *Pontos da Nossa Historia* (2.ª edição), de Verissimo e Lourenço de Souza; *Pena de Talião*, peça theatral vazada em bellos versos, de Emiliano Pernetta; *O que eu faria se fosse advogado*, de Romario Martins; *Liberdade de ensino e Liberdade profissional*, discursos pelo Dr. Nilo Cairo; *Instrucção Publica no Paraná*, e *A População do Paraná*, de Raul Gomes; *Episodios*, luminosos contos de Santa Ritta Junior; *Nossa Patria*, de Rocha Pombo; *Do Guayra aos saltos do Iguassú* (impressões de viagem), de Silveira Netto; e *A caminho de Eleusis*, poemas de Clemente Ritz, livro que levantou polemicas ruidosas, logrando, não obstante, incontestavel exito: — eis a safra intellectual de 1914.

Jornaes e revistas: *Revista do Centro de Letras do Paraná*, 2.º numero; *Diario da Manhã*, sob a direcção de Rubens do Amaral; *Atheneia*, revista de arte, director literario Tasso da Silveira, director artistico Aureliano Silveira; *O Miko*, quinzenario humoristico illustrado de José Cadilhe; *O Pimpolho*, quinzenario illustrado, humoristico e literario, de diversos.

1915 — Apparece *A Tribuna*, folha diaria, que durante todo o tempo da sua existencia foi um solido baluarte das bellas letras. São seus redactores Miranda Rosa Junior e Moreira de Souza. Ha ainda a *Revista Moderna*, de arte e mundanismo, dirigida por Samuel Cesar, Rubens Assumpção e Acir Guimarães. Começa a editar-se a monumental *Historia do Brasil*, de Rocha Pombo, em 10 vols., impressão essa que só ficou terminada em 1917. Outros livros: *Flores Dispersas*, poesias de Julia da Costa; *O Litigio perante a Historia*, conferencia de Ermelino de Leão; *Historias Rudes*, de Raul Gomes; *Discursos*, de Alencar Guimarães; *Alguns mappas dos seculos XVII a XIX*, para o estudo da questão de limites entre Paraná e Santa Catharina, *Documentos comprobatorios dos direitos do Paraná na questão de limites com Santa Catharina* (2 vols.), e *Mappa Ethnographico do Paraná*, de Romario Martins; *Tres Romancistas* do Norte e *O Elogio da Creança*, por Nestor Victor; *A Cabana fellah* (conto), *Do Retiro Saudoso*, *Da Tribuna e da Imprensa*, *Da Therapeutica Occulta*, obras de Dario Vellozo; *O Pan-Germanismo no sul do Brasil*, de Raul Darcanchy; *A Encrenca*, revista theatral de José Cadilhe, e *Depois da Crise*, revista theatral de Raul Faria, musicada, ensaiada e enscenada pelo proprio autor.

1916 — Colheita mental do anno: *Literatura Nacionalista*, primeiras paginas criticas de Andrade Muricy; *Pour l'Humanité*, de Dario Vellozo; *Poesias*, de Dias da Rocha Filho; *A Sulamita*, peça theatral

de Ernesto Luiz de Oliveira; *Poesias*, de José Cadilhe; *Actos e Factos*, de Alencar Guimarães; *Livro de Lysis*, prosa e rimas de Lycio Vellozo; *Forças Occultas*, do Dr. Miguel Santiago; *O Eterno Feminino* e *A Victoria de Prometheu*, por Julio Cesar Hauer; *O Livro do Matte*, de Romario Martins; *Jackson de Figueiredo*, por Tasso da Silveira; *Elementos de Physiologia*, e *Elementos de Pathologia Geral*, pelo Dr. Nilo Cairo; *A Cruz dos Veados*, de "Gil de Oliveira" (Julio Leite), e *Memoria*, apresentada pelo Dr. João Moreira Garcez ao 1.º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem.

Vêm para a pugna das idéas: *Revista do Povo*, literaria, humoristica e illustrada, redactoriada por Paulino de Almeida, Rogerio Motta e Aureliano Silveira, publicando-se nos sabbados 1.º e 3.º de cada mez; *Correio do Paraná*, folha diaria, dirigida pelo Dr. A. J. Alves de Farias; *Myrto e Acacia*, revista de Dario Vellozo; *A Falúa*, revista quinzenal de Leoncio Farago, e *O Vergalho*, quinzenario illustrado de diversos.

1917 — Novidades literarias do anno: *Ultimas Rimas*, soberbo livro de Emilio de Menezes; *Farias Brito*, por Nestor Victor: *Em derredor da Vida*, versos de Leoncio Correia; *Valdina*, drama rimado de José Cadilhe; *Accordo entre Paraná e Santa Catharina*, discurso do Dr. Generoso Marques dos Santos, e *Géres Propicia*, do Dr. Hugo Simas.

Quatro revistas se impõem na capital: *Anthos*, revista mensal de arte e literatura, sob a direcção de Rodrigo Junior; *Revista Academica*, orgão do Centro Academico do Paraná, dirigida por Placido e Silva; *O Momento*, semanario de Napoleão Lopes, e *Boletim do Instituto Historico e Geographico Paranaense*, fundado pelo jornalista insigne que é Romario Martins.

1918 — Livros publicados: *Alguns poetas novos*, de Andrade Muricy; *Mansão dos Amigos*, conto de Dario Vellozo; *Alguns aspectos do Paraná*, de Romario Martins; *Vacticinios da Cigana*, poemeto de Francisco Leite; *Eterno Sonho*, de Jayme Ballão Junior; *O Milho no Paraná*, de Raul Gomes e Luciano Rocha Junior; *Acção e Civismo*, de Raul Gomes; *Fio d'Agua*, versos de Tasso da Silveira; *A Questão do Pronome SE*, por Teixeira Coelho; *A Conjuração Mineira*, conferencia de Placido e Silva; *O Paraná e o Trigo* (1.ª edição), por Alcides Munhoz; *Historia de S. Paulo*, *Notas de viagem* (no norte do Brasil), de Rocha Pombo, e *Relatorio* apresentado ao Dr. Munhoz da Rocha pelo Dr. João Moreira Garcez (exercicio de 1916—1917).

Circula *Brasil Civico*, revista de Dario Vellozo.

1919 — As livrarias expõem á venda: *Exilio*, estrophes do P.e Lindolpho Esteves; *Emiliano Pernetta*, por Andrade Muricy; *Instrucção e Civismo*, por Trajano Sigwalt e Manoel Mendes Cordeiro; *O Paraná e o Trigo* (2.ª edição), por Alcides Munhoz; *Ruina de um Estado Brasileiro*, por Napoleão Lopes; *Figuras e Figurinhas*, de Dicesar Plaisant; *Urupês e o sertanejo brasileiro*, de Leonidas Loyola; *Olavo Bilac*, conferencia de Hugo Simas; *Critica de Hontem*, de Nestor Victor; *Mappa Geral do Estado do Paraná*, abrangendo o Estado de Santa Catharina, e *A Devastação dos Pinheiraes e a Florestação Industrial no Paraná*, trabalhos de Romario Martins; *O Habitat e a integridade nacional*, por Dario Vellozo; *Suggestão do Paraná*, por Joaquim Branco; *Teca Tatú philologo* (polemica), por Teixeira Coelho; *Reflexões sobre as linguas ingleza e allemã*, de Verissimo de Souza; *Diccionario Historico, Geographico e Ethnographico do Brasil* (Paraná), por Alcides

Munhoz; *Memoria sobre a questão de limites Paraná-S. Paulo*, pelos Drs. João Moreira Garcez e Ermelino de Leão (2 vols.); *Romain Rolland*, estudo critico de Tasso da Silveira, e *Questões Sociaes*, por João Pernetta.

Surgem no decorrer do anno: A *Gazeta do Povo*, folha diaria, sob a direcção de Benjamin Lins e Placido e Silva; *União e Trabalho*, mensario da Associação Curitybana dos Empregados no Commercio; *Album do Paraná*, mensario de propaganda do Estado, de propriedade de José Pedro da Trindade, redactoriado por Nascimento Junior e Rodrigo Junior; *O Radio*, revista literaria e esportiva de Romulo Mesquita; *A Sulina*, revista mensal illustrada; *A Elegante*, quinzenario humoristico de Correia Junior e Aramis Athayde, e, em Paranaguá, *O Itiberé*, revista mensal illustrada, dirigida por Zenon Pereira Leite.

1920 — Obras primas: *Folhas que ficam...*, de Nestor Victor; *Accôrdo Paraná-Santa Catharina*, de Cleto da Silva; *Memorias de um veterano do Paraguay*, por Christiano Pletz; *A Cultura da Terra*, pelo Dr. Nilo Cairo; *A Foz do Iguassú*, de Jayme Ballão; *As Minas de Ouro da Capitania de Paranaguá*, por Francisco Negrão; *Erros do Coração*, alta comedia em 3 actos, de Benedicto Nicoláu dos Santos; *Retrospecto*, do Dr. João Candido; *Gotas de Orvalho*, primeiros versos de Virgilio Moreira; *O Estado do Paraná em 1920*, pelo Dr. Manoel F. Ferreira Correia; *A Prehistoria*, de Pedro Machado; *Livro de Alyr*, por Dario Vellozo, e *A Hora da Mulher*, conferencia de Francisco Leite.

Principiam a sua carreira jornalistica: *Nossa Terra*, quinzenario illustrado de Ivahy Martins, Erasto Gaertner e Milton Munhoz; *O Palladio*, revista literaria de Lafayette Gomes; a revista theosophica *Pythagoras*, de Dario Vellozo; *Atlantida*, mensario de literatura, sciencia e arte, de J. Camara e Romulo Mesquita; *Senhorita*, revista literaria mensal, illustrada, sob a direcção de Rodrigo Junior e Heitor Stockler, propriedade do *Album do Paraná*. Em Paranaguá apparece *A Cruzada*, revista de letras, artes e actualidades, de Roberto Barrozo.

1921 — Livros: *Creanças Martyrisadas*, de Gabriel Vaz; *Insomnia*, poemeto de Adolpho Werneck; *Thalassotherapia ou cura pelo mar*, do Dr. Saldanha Sobrinho; *Comedia Paranaense*, peças theatraes; e *A Caridade*, conferencia, de Alcides Munhoz; *Passionata* e *Orando ao crepusculo*, peças em 1 acto, e *Sagrada Solicitude*, contos, de Jayme Ballão Junior; *A Bandeira dos E. U. do Brasil* e *Mappa Geral do Paraná*, de Romario Martins; *Dario Vellozo*, de Tasso da Silveira; *Cantigas da Infancia*, poesias de Francisco Leite; *Solitaria Luz*, de José de Santa Ritta; *Historia do Brasil* (ed. especial commemorativa do Centenario da Independencia Nacional), de Rocha Pombo; *Elogio do Amigo*, de Nestor Victor; *As Flores* (2.ª edição), e *ABC Mythologico*, conferencias, por Leocadio Correia; *Aspectos do Norte*, do Dr. José Niepce da Silva; *Tonel das Danaides*, sonetos humoristicos de "Democrito" (Octavio Sydney); e *Enredos Futeis*; *Corôa de espinhos*, de Laertes Munhoz, e *Memorial sobre a ligação Brasil-Paraguay* pelo Dr. João Moreira Garcez.

Circulam: *Luz de Krotona*, revista de Dario Vellozo; *Terra dos Pinheiraes*, revista mensal illustrada, redactoriada por Octavio Sydney e Pedro Freitas; *Sul do Brasil*, revista mensal de José Pedro da Trindade; *Mensageiro do Natal*, revista de publicação annual, dirigida por Octacilio Reis; *O Anzol*, revista humoristica e illustrada, redactoriada por diversos, e *A Escola*, mensario, orgão dos professores publicos do Paraná.

1922 — São dados a estampa os seguintes trabalhos literarios: *Historia do Rio Grande do Norte*, de Rocha Pombo; *O Livro de Thiago Peixoto*, publicação posthuma feita por amigos do poeta; *Pela unidade da Patria*, discurso pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha; *A Egreja Silenciosa*, critica de Tasso da Silveira; *Paizes da America*, e *Galeria Paranaense*, de Sebastião Paraná; *Paraná Intellectual*, de Augusto Rocha; *Dom Luxo*, *Idyllio do Tempo* e *Sabor do Beijo*, peças theatraes de Alcides Munhoz; *Minha Terra*, versos de Adolpho Werneck; *Ave, Luzitania!* poemeto, e *Dezenove de Dezembro*, peça historica em 1 acto, de Heitor Stockler; *Victor Hugo*, conferencia, e *O Cerebro de um Duque* (polemica), por Alcides Munhoz; *Nestor de Castro*, *Alcides Munhoz*, *Natalina Cordeiro*, *Sonetos Paranaenses* (collectanea), *Saudação a Morretes*, e *Silhuetas*, obras de Leocadio Correia; *O alcool não é aperitivo nem thermogenico*, e *Palavras Convergentes*, pelo Dr. João Candido; *O Momento Politico*, por Nopoleão Lopes; *O Amor morre...*, peça em 1 acto por Jayme Ballão Junior; *Suave Convivio*, critica de Andrade Muricy; *Primeiros Passos*, prosa do Pe. Alcindino Pereira; *A Mulher*, conferencia de João Correia; *Luar de Estio*, poesias de Ribas Silveira; *Esboço da Historia de Guarapuava*, por Eurico Branco Ribeiro; *Meteóros*, primeiras rimas de Castella Braz; *Como se fez a nossa independencia*, *Curityba de Outr'ora e de Hoje* e *Bicentenario de uma Santa* (N. S. da Luz de Curityba), trabalhos valiosos de Romario Martins; *Nuvem que passa...*, livro de estréa do poeta Octavio de Sá Barreto; *Cantos da Linda Terra dos Pinheiros*, inspirados versos de Seraphim França; *Os 18 do Forte de Copacabana*, vibrante poema patriotico de Scharffenberg de Quadros; *Elementos de Agricultura Geral* por João Candido Ferreira Filho; *Quando floresce o amor...* (2.ª edição); *Sonatinas Morosas*, livro de poesias de Rodrigo Junior, e *Memorial sobre Impostos Municipaes* pelo Dr. João Moreira Garcez, Prefeito Municipal de Curityba.

Vêm a lume: *Revista do Centro de Letras do Paraná*, 3.º numero; o semanario *Arte & Esporte*, de diversos; *A Flammula*, revista de arte, mensal, de Octavio de Sá Barreto e Castella Braz. Foi ainda divulgado este anno o *Mappa do Estado do Paraná*, bello trabalho de João Moreira Garcez, em collaboração com o Dr. Francisco Beltrão.

1923 — São impressos este anno: *Bases educativas para a Organisação da Escola Normal Secundaria do Paraná*, por Lysimaco Ferreira da Costa; *Vultos do passado paulista*, de Ermelino de Leão; *A Eugenia*, do dr. João Candido; *O Estado do Paraná na Exposição do Centenario* (1822-1922), de Romario Martins; *Reminiscencias Militares*, de Alcibiades Plaisant; *Discurso de Paranympho*, pelo Dr. João Moreira Garcez; *A Musica*, conferencia, e *A D. Alberto Gonçalves*, discurso, de Alcibiades Munhoz; *Arco-Iris*, poesias de Adolpho Werneck; *Duas Orações*, e *Estudos Juridicos*, do Dr. Pamphilo de Assumpção; *Rodrigo Junior*, e *Pelo meu caminho*, de Leocadio Correia; *A Educação*, por Dicesar Plaisant; *Effeito da Revolução*, e *Licção de Civismo*, conferencia, de Alcides Munhoz; *Documentos para a Historia do Paraná*, precioso livro de Moysés Marcondes; *Fonte Rustica*, poemas de Lacerda Pinto; *Tanque de Jerusalem*, contos humoristicos de Alceu Chichorro; *O Idioma de Camões*, ensaios philosophicos de Raul Taborda; *Trabalhos Forenses*, de Leonidas Loyola; *O Echo da minha Voz...*, poemas de Ildefonso Serro Azul; *Delia*, poesias de Quintiliano Pedroso; *Coisas da Moda*, comedia de Castella Braz, e *Pela*

noite da Vida..., versos de Rodrigo Junior. A 1.º de Julho começa a circular o apreciado matutino *O Dia*, redactoriado por Caio Machado.

1924 — Livros do anno: *Elogio do Dr. Eusebio Motta*, na Academia de Letras do Paraná, por Dario Vellozo; *Cartas á Gente Nova*, de Nestor Victor; *Cruz e Souza*, perfil espiritual por Silveira Netto; *A Alma Heroica dos Homens*, bella collecção de rimas de Tasso da Silveira; *Elogio do Patrono*, na Academia de Letras do Paraná (Vicente Machado), pelo Dr. João Candido; *A Questão Ortographica*, de Raul Gomes; *A Caça e a Pesca no Paraná*, de Romario Martins; *Nevoas do Sul*, lindos versos de Francisco Leite; *Bello Sonho*, e *Fóra de fóco...*, caricaturas e flagrantes curiosos por Leocadio Correia; *As Minorias e a representação das Maiorias*, por Napoleão Lopes; *Decisões*, pelo Dr. João Tulio Marcondes de França; *Elogio do Patrono*, na Academia de Letras do Paraná (Marechal Bormann), por Didio Costa; *O Pensamento Poetico* de Gonçalves Dias, conferencia de Jayme Ballão Junior; *Saudação a Alberto de Oliveira*, do Dr. Pamphilo de Assumpção; *Dans l'Ombre*, poesias de Lucie Laval, com prefacio de Nestor Victor; *Os Deuses em ceroulas*, satyras de Emilio de Menezes; *Na Voragem*, novella de Viriato Ballão; *Discurso* (ás professorandas de 1924) por Alcides Munhoz; *Noites Brancas* de Castella Braz (chronologicamente, o primeiro livro modernista, em verso, surgido no Paraná); *Este livro...*, poemas modernos de Octavio de Sá Barreto; *A França Loura*, romance da Derio Vellozo; *Tremores*, these de doutorando, de Aramis Athayde.

Sáe, em Dezembro, o 1.º numero da *Mascara*, magazine mensal illustrado de Carlos de Bonhomme.

1925 — Entram este anno para a bibliographia conterranea: *O Brasil e o Paraná*, de Sebastião Paraná (2.ª edição); a emotiva novella *Emy*, de José de Santa Ritta; *Versa Tribunicia*, discursos e artigos de Raul Gomes; *Scenas do Lar*, comedia infantil em 1 acto de Heitor Stöckler; *Torrão Paranaense*, *Chronica de Saudade*, e *Cartões Azues*, de Leocadio Correia; *Codigo da Herva Matte* (projecto e justificação), *Codigo Florestal* (projecto e justificação), e *Catalogos e estudos do Museu Paranaense*, obras de Romario Martins; *Meu Bilhete*, *Binamerettes*, de Affonso G. Correia; *Bastidores Politicos*, de Ottoni Maciel; *Oração de Paranympho*, pelo Dr. Enéas Marques dos Santos; *Seara Morta*, contos de Jayme Ballão Junior; *Reinado Infantil*, de Francisco Leite; *Violetas*, primeiras rimas de Heitor Moraes; *Instincto Materno*, novella de Francisco Zicarelli Filho; *A' Sombra dos Pinheiraes*, contos regionaes por Eurico Branco Ribeiro; *Rudimentos de Astronomia e Mineralogia*, por Antonio Ribeiro de Macedo; *Os Mescaléros*, novella de Carlos Stellfeld; *No Silencio da Sombra...*, maviosas poesias de Castella Braz; *Folhas Cadentes*, *Discurso Paranymphico* e *A Independencia Americana*, de Alcibiades Munhoz; *O Automovel 117*, novella de Sá Barreto, 1.º livro ed. pela *Novella Paranaense* (em prosa dirigida por Octavio de Sá Barreto e Rodrigo Junior, a quem mais tarde Raul Gomes substituirá).

Entram a editar-se: O matutino *Estado do Paraná*, sob a direcção de Romeu Balster; *A Revista do Sul*, mensario de Zimmermann Junior, Zanicotti Sobrinho e Elbe Pospissil.

1926 — E' continua a producção no terreno livresco: *Guarapuava*, esplendido trabalho historico e informativo por Leocadio Correia; *Allegorias do Homem Novo*, poemas de Tasso da Silveira; *Antonina*, estudo historico por Ermelino de Leão; *Estados da Europa*, de Sebastião Paraná; *A Festa Inquieta*, romance de Andrade Muricy; *Discurso* (ao

Dr. Moysés Marcondes), por Leonidas Loyola: *Diccionario Historico e Geographico do Paraná* (primeiros fasciculos), vultuosa obra de Ermelino de Leão; *Curityba*, estudo onomastico, e *Ilex Mate*, monographia, de Romario Martins; *Genealogia Paranaense*, 1.º vol., obra monumental de Francisco Negrão; *Um Caso Fatal*, novella de Rodrigo Junior (2.º livro editado pela *Novella Paranaense*); *Hygiene da Imprensa*, de Eurico Branco Ribeiro; *O Desespero de Cham*, novella de Raul Gomes (3.º livro editado pela *Novella Paranaense*); *Senhorita Mysterio*, novella de Seraphim França (4.º livro editado pela *Novella Paranaense*); *D. Pedro II*, conferencia, e *A Plataforma do futuro Governo*, de Ermelino de Leão; *Charlatanismo, Balanço Metapsychico. Espiritismo*, pelo Dr. João Candido; *Impressões sobre Guarapuava*, por Jayme Ballão Junior; *Ortografia*, pelo Dr. Sá Nunes; *Pae e Patrono*, de Moysés Marcondes; *A Nobreza*, e *A Missão da Professora*, conferencias por Alcides Munhoz; *A Collaboração Fluminense na Propaganda Republicana*, de Miranda Rosa Junior; *Em Defesa do Indio e do Sertanejo*, pelo Dr. Arthur Martins Franco; *D. Pedro II*, conferencia pelo Dr. João Tulio Marcondes de França; *Na Terra das Piramydes*, interessantissimas impressões de viagem de Zeno e Cyro Silva; *Signaes de Morte*, por Aramis Athayde; *Legalidade Inversa*, por Caio Machado; *A Natureza e a Vida na Poesia Paranaense*, conferencia de Angelo Guido; *Emoções Secretas*, versos de "Sarah de Tobias" (Carlos de Bonhomme), e *Contribuição para o estudo pharmacognostico da espinheira santa*, por Carlos Stellfeld.

Entram a mourejar na imprensa: *A Cidade*, semanario humoristico e literario, illustrado, de Manoel M. Machado, Cyro Silva e Rubens Assumpção; *A Farofa*, hebdomadario pilherico e literario, de Francisco de Assis; *Revista da Academia de Letras do Paraná*, dirigida por Alcides Munhoz, e redactoriada por Leonidas Loyola e Francisco Leite (1.º numero, Dezembro de 1920); e *A Cruzada*, revista mensal, sob a direcção de Rosario Farani Mansur.

1927 — São expostos á venda nas lojas dos livreiros: *Aspectos do Norte*, pelo Dr. José Niepce da Silva; *Manifesto e Programma Geral do Centro Paranista*, de Romario Martins; *O Monstro*, novella de Euclides Bandeira (5.º livro editado pela *Novella Paranaense*); *Luar de Hinverno*, de Silveira Netto (2.ª edição); *Oração do Paranympho*, do Dr. João Candido; *Os Amores de Gonçalves Dias*, conferencia de Francisco Leite; *A proposito de um dente heterotopico, Os annuncios e a saúde publica, Da influencia da publicidade no espirito da creança, A Hygiene nos internatos, Um caso de medicina negativa, As nossas estações climatericas, As aguas medicamentosas naturaes* (these de doutoramento), e *Gralha Azul*, lenda paranaense, obras de Eurico Branco Ribeiro; *Discurso de Paranympho*, pelo Dr. Enéas Marques dos Santos; *Pratica de Redacção*, de Raul Gomes; *Viva o Tango!* romance humoristico de "Jeca Rabecão" (Ildefonso Serro Azul); *Elementos de Agricultura Especial* por João Candido Ferreira Filho; *Enlévo*, rimas de Castella Braz (1.ª edição); *A Hora da Missa*, comedia de Alcides Munhoz; *Repressão da Mendicidade e Socorro aos Necessitados*, pelo Dr. José Pereira de Macedo; *Os Dois Apostolos*, de João Pernetta; *Vozes Ephemeras*, livro que consagrou Ada Macaggi como poetisa, e *O Bandeirante*, poema-libreto em 3 actos, de Silveira Netto.

Iniciam publicação: *Prata de Casa*, mensario paranista de litera-

tura, dirigido por "Léo Junior" (Leocadio Correia); *O Cruzeiro*, quinzenario de artes, letras e actualidades, dirigido por Generoso Borges; *Gazeta Academica*, orgão do Centro Academico de Direito do Paraná, redactoriado por José Mansur Guerios e Raulino Tavora; *A Semana Illustrada*, de Jorge Furtado Coelho; e *Illustração Paranaense*, bello mensario paranista de arte e actualidades, propriedade de J. B. Groff.

1928 — E' lançada a folha diaria *A Tarde*, dirigida por Antonio Jorge Machado Lima.

As montras das livrarias deixam ver: *As Imagens Accêsas*, poemas, e *Alegria Criadora*, prosa, de Tasso da Silveira; *Demonstração do 5.º Postulado de Euclides*, por Ernesto Luiz de Oliveira; *Fragmentos de Cartas*, de David Antonio da Silva Carneiro; *Conscripção Escolar*, e *Missão, e não profissão!*, de Raul Oomes; *Curityba e o Sol*, poemeto de Heitor Stockler; *A Illusão dos Sentidos*, chronicas de Francisco Leite; *Produzir e economizar para prosperar*, oração de Ermelino de Leão; *Sonetos Regionaes*, collectanea organizada por Leocadio Correia; *Gomes Carneiro e o cerco da Lapa*, pelo Dr. João Candido; *4 poemas*, versos modernistas de Brasil Pinheiro Machado; *Saudade*, poemas emocionaes de Ildefonso Serro Azul; *O Voto Feminino*, comedia, em 1 acto, de Benedicto Nicoláo dos Santos; *Veneno de Cobra*, novella de Laertes Munhoz (6.º livro editado pela *Novella Paranaense*); *Agonia*, novella de Viriato Ballão (7.º livro editado pela *Novella Paranaense*); *O Homem Mysterioso*, romance de Alvaro Costa; *Enlêvo*, poesias de Castella Braz (2.ª edição); *Da minha cathedra*, e *O criminoso e a repressão penal*, de Ulysses Vieira; *A' beira do caminho...*, artigos e chronicas, e *Thomazina*, estudo historico e informativo, de Leocadio Correia; *Parece que é certo!...*, novella psychologica, de Octavio de Sá Barreto; *Conceito Actual da Vida*, por Milton Carneiro, e *A Espiritualidade da Arte*, conferencia por Pedro Macedo.

São postos em circulação: *Dezenove de Dezembro*, mensario illustrado, de diversos, e *Semeia, semeador!*, revista de propaganda agricola, sob a direcção de Romario Martins.

Tambem é dado á estampa um bem elaborado e documentado *Memorial*, relativo á Companhia Estrada de Ferro São Paulo—Rio Grande, redigido pelo seu competentissimo Director e Representante, o Dr. João Moreira Garcez.

1929 — Eis quanto nos offerta este anno: *Impressões de viagem á Foz do Iguassú e rio Paraná*, pelo Dr. Manuel Carrão; *A Beleza Paranaense*, de José Guahyba; *Flores do meu jardim*, primeiros versos de Adejamiro Cardon; *Cinerario*, poesias de Dario Vellozo; *Primeiras Rimas*, collectanea organizada por Odilon Vianna; *Coração... minha vida!*, poemas de Alcindo Lima; *O Coração do Paraná*, por Eurico Branco Ribeiro; *O Marumby*, opereta em 3 actos, de Benedicto Nicoláo dos Santos; *Salada da Vida*, por Angelo Guarinello; *Enxú de Mandaçaias*, poemas modernistas, de Correia Junior, e *Expansão Economica do Paraná*, conferencia realizada no "Centro Paranaense", Rio de Janeiro, pelo Dr. João Moreira Garcez.

1930 — Apparecem: *O Imparcial*, diario sob a direcção de Romulo Faria; e *A Rua*, quinzenario illustrado, critico e literario, de Ildefonso Serro Azul e "Olavio" (Olavo Dietzsch).

Imprimem-se: *Theses*, de Augusto Pernetta; *Historia do Paraná*, de Rocha Pombo; *Alma Medica*, do Dr. Raul Carneiro; *Coritiba perante*

a filologia, do Dr. Sá Nunes; *Grafia scientifica de Coritiba*, por Homero Barros; *Céguinho*, novella de Jayme Ballão; *Erros do Coração*, alta comedia em 3 actos, de Benedicto Nicoláo dos Santos; *O Amante de Manola*, novella exotica de Barros Cassal; *Syphon, Gin e Gelo*, cock-tail literario de Adherbal Stresser; *Crystaes e Bronzes*, primeiras composições metricas da esperançosa poetisa Glacy de Andrade Figueira; *As Vias Estrategicas para as Fronteiras Meridionaes*, pelo Dr. José Niepce da Silva; *Paranympho de Pharmaceuticos*, discursos de Carlos Stellfeld, e *Campos e Selvas*, contos regionaes de Cleto da Silva.

1931 — O movimento literario é quasi nullo no transcurso deste anno (consequencia da revolução ?): *Oração de Natal*, e *Que doce é o evocar, filhos do Aram...*, rimas de Heitor Stockler; *Cyclos*, versos de Ismael Martins, publicação posthuma; *Plantando, dá !*, *Como se fundou Curityba*, e *Eu*, producções de Romario Martins. A 8 de Setembro começa a circular *Cruzeiro*, orgam diario da Liga da Boa Imprensa.

1932 — Adherbal Stresser lança o *Correio do Paraná*, jornal moderno, de publicação diaria, e Carlos Stellfeld a excellente revista mensal *Tribuna Farmaceutica*.

Livros: *Definição do modernismo brasileiro*, por Tasso da Silveira; *Ter uma noiva... sem saber !*, romance historico por Antonio Chalbaud Biscaia; *Lemuria e Atlantida*, interessante estudo de Rachel Prado; *O Homem de Saias*, em 3 actos, e *Licção de Amiga*, em 1 acto, peças theatraes de Benedicto Nicoláo dos Santos; *Em quatro licções*, versos de Heitor Stockler; *Assis Cintra e a tragedia do kilometro 65*, por Walfrido Pilotto; *A Néografia do Vernaculo*, por Nilo Brandão; *Taú*, prosa de Didi Caillet; e *Estudo Retrospectivo da Estrada de Guarapuava* (Ligação Brasil-Paraguay), pelo Dr. João Moreira Garcez.

1933 — *Justitia vanum verbum*, empolgantes notas autobiographicas do Cel. Alcibiades Miranda; *Cantico do Christo do Corcovado*, e *Discurso ao Povo Infiel*, de Tasso da Silveira; *Você*, e *Céo da Syria e Céo do Libano*, rimas de Heitor Stockler; *O medico nas escolas*, do Dr. Pereira de Macedo; *Romance de meu Paz*, o melhor livro de Jayme Ballão Junior, pela emoção e pelo estylo; *Sucurujú*, primeiros contos regionaes de O. Emboaba; *Sonometria e Musica*, estudo analytico da musica, por Benedicto Nicoláo dos Santos; *Um paranaense nas trincheiras da lei*, de Elias Karam; *Gonçalves Dias*, conferencia de Castella Braz; *A Flôr de Marujá*, conferencia de Leocadio Correia; *Trovas Cabôcas*, e *Metralhas de Energia*, de Castella Braz; *Taça*, contos de Ada Macaggi; *Crystaes e Bronzes* (2.ª edição), poesias de Glacy de Andrade Figueira; *Agua Parada*, contos macabros de Nenê Macaggi, constituindo uma estréa pouco banal; *Primeiras Rimas*, de Leonardo Henke; *A Justiça Revolucionaria no Paraná*, brilhante defesa do Dr. João Moreira Garcez; *Reviver*, novella de Didi Caillet, e *A Evolução do Feminismo*, de Marianna Coelho, que é, sob todos os pontos de vista, um livro forte, de escriptor em plena maturescencia intellectual, revelando erudição e um senso claro no estudo de questões attinentes ao problema feminino.

Irrompem, a pugnar por seus ideaes, na imprensa: *Paranista*, mensario illustrado, dirigido por Alfredo Andersen e Romario Martins; o victorioso *Carreio dos Ferroviarios*, scintillante mensario publicado sob a direcção de Raul Carvalho, tendo como gerente Antonio Dantas, e *Biblion*, folha mensal da Livraria Guignone.

1934 — *A Rebellião de S. Paulo*, livro impressivo e desassombrado do Cel. Alcibiades Miranda; *Mocambo*, e *Zahira*, contos regionaes de

O. Emboaba; *Casos e Coisas da Historia Nacional*, e *O Circo da Lapa e seus Heróes*, de David Carneiro; *Apontamentos Historicos de União da Victoria*, por Cleto da Silva; *Quando o Sol surge do Oriente...*, delicados poemas de Ilnah Pacheco Secundino; *Primeiras Decisões*, de Ernani Cartaxo; *Memoria Historica Paranaense*, por Francisco Negrão; *Asas da Italia*, cantico enthusiastico de Heitor Stockler; *O Libano*, conferencia de Sadulla Amin Ghanem, e *Setembro*, admiravel recolta dos ultimos poemas do grande Emiliano Pernetta, que, não obstante estar morto, ainda parece ser o principe dos poetas vivos do Paraná... Eis os volumes até agora sahidos dos prelos este anno.

Iniciam publicação: *A Critica*, denodado vespertino dirigido por Paulo Tacla; o brilhante *Diario da Manhã*, redactoriado por Petrarcha Callado, e *Revista do Circulo de Estudos Bandeirantes* (1.º numero), de publicação trimensal.

* * *

Certo, este atabalhoado bosquejo retrospectivo não tem a presumpção papalva de ser completo: algo terá escapado ás nossas pesquisas feitas de afogadilho para satisfazer ao que nos foi pedido. Não poderia mesmo sêl-o, desde que nelle não se allude ao que ficou inedito ou não foi editado em volume como por exemplo os trabalhos de Alcibiades Plaisant — *Geologia Brasileira*, *Brasil Colonial*, *Sciencia Agronomica*, e a novella *Eloyna*, insertos em jornaes.

Tambem livros estampados existem cuja data de publicação não nos foi possivel obter, como occorreu com os seguintes, impressos dentro do periodo por nós estudado: *Expansão Economica*, do Dr. Brasilio Itiberê da Cunha, obra valiosa e rara; a curiosa *Meditação de tres flores no meu jardim*, de Manoel Candido Fernandes, o immortal barbeiro-escriptor de Paranaguá; a *Carta aberta ao Exmo. Monsenhor Dr. Francisco da Gama e Castro Mac-Dowel*, de Reynaldino Antonio de Quadros, etc.

Ha, por conseguinte, muitos nomes que nestas laudas não foram inscriptos, ainda que de alguma forma possam ter concorrido para a nossa evolução intellectual. Quanto ás revistas e jornaes, limitamo-nos a mencionar apenas os titulos daquelles que, ao nosso ver, mais saliente papel desempenharam no evolver das nossas letras.

O que ahi fica representa, unicamente, uma modesta contribuição coadjuvante para o estudo da literatura paranaense.

Posto não constituam obras originaes, de criação, não devem ser olvidadas aqui as traducções do Sr. David Carneiro: a 1.ª é a do *Ensaio sobre a historia da astronomia*, de Adam Smith (1930), a 2.ª é a da *Viagem no interior do Brasil de 1820*, de Saint Hilaire (1931).

Não deixa de ser justo, igualmente, alludir aos annuarios que aqui se tem editado, inserindo fartas partes literarias como o *Almanach Paranaense*, o *Almanach do Paraná*, o *Calendario do Paraná*, o *Almanach Paranaguense*, o *Almanach dos Municipios*, *O Almanach do Paraná*, editado por J. P. da Trindade, etc.

Neste rapido golpe de vista lançado ao movimento intellectual operado em nossa terra nestes ultimos cincoenta annos, é ainda de justiça citar o ascendente efficaz de tres agremiações letradas sobre o mesmo movimento: o *Centro de Letras*, méra sociedade de cultores da arte escripta; a *Academia de Letras do Paraná*, moldada pela sua congenere — a Aca-

demia Brasileira de Letras, e o *Circulo de Estudos Bandeirantes*, cenaculo scientifico e literario.

O Centro de Letras do Paraná, sem espectaculosidade, nem preconceitos academicos, foi fundado em Curityba aos 19 de Dezembro de 1912; publicou muitas obras de seus associados e de escriptores fallecidos, realizou numerosissimas secções e festas literarias, e continúa, impavido, a prestar relevantes serviços á nossa vida mental. E' seu actual presidente o Dr. Ulysses Vieira.

A Academia de Letras do Paraná foi installada solennemente a 7 de Abril de 1923, com o numero limitado de trinta associados, occupando trinta cadeiras postas sob a égide de outros tantos patronos. Effectivou festas portentosas, de um alto esplendor mundano, sob o balejo official, com a assistencia de eminentes autoridades governativas e eclesiasticas...

Com a opposição de varios academicos, porem, quiz forçar a entrada, no seu angusto seio, de uma fornada de magnatas politicos completamente alheios a cogitações literarias, e, estabelecido o dissidio entre os seus membros, não se pôde aguentar em pé e ruiu fragorosamente crêmos que em 1928, depois de ter publicado apenas alguns fasciculos de sua revista.

O Circulo de Estudos Bandeirantes foi fundado em 1929, tendo como iniciadores os Snrs. P.e Gonzaga Mielle, Lacerda Pinto, Loureiro Fernandes, Sá Nunes, Benedicto Nicolão dos Santos, e outros. Realiza secções semanaes e mantem uma revista trimensal.

***

Fala-se muito na estagnação actual das nossas letras, enumerando-se os factores multiplos que para ella tem concorrido.

Ha, evidentemente, algum exagero em tal apreciação... A nossa resenha mostra que continuamos a produzir... Não tanto como fôra possivel esperar, é certo, mas o momento que atravessamos justifica em muito a relativa diminuição do trabalho intellectivo.

Paira, com effeito, uma vacillação incommoda no ambiente, onde os mais esclarecidos espiritos, numa dubiedade nervosa, voltados como estão para as questões sociaes, a politica, os problemas sociologicos, deixam languescer, negligenciada, a pura arte literaria... Marasmo passageiro, provavelmente; e, crendo que assim seja, adoradores do bello existem, entre nós — já o notificamos algures — que cogitam em subtrahir as nossas letras a essa ligeira catalepsia, a essa apathia ephemera em que jazem, injectando-lhes o sôro synergico do enthusiasmo e transfundindo-lhes sangue novo nas arterias um tanto entorpecidas...

Que o consigam são os nossos fervidos anhelos, para mais alta glorificação da Terra dos Pinheiraes, para que mais uma vez fiquem confirmadas a cultura superior dos paranaenses e a plethora vital da sua mentalidade!

Corrigenda e addenda. — *O Correio do Sul*, diario de Domingos Nascimento e Alfredo Dulcidio Pereira começou a circular em 1912, e não no anno em que, acima, por inadvertencia, o fizemos apparecer.

Em 1922 surgiu *O Ensino*, publicação da Inspectoria Geral do Ensino do Paraná.

Por descuido deixaram tambem de figurar no lugar competente os seguintes livros:

1885 — *Esboço Geographico das Provincias*, de Sebastião Paraná;

1903 — *Vae Soli!*, rimas de Pereira da Silva;

1908 — *In memoriam de Roberto Faria*, de Rodrigo Junior e outros;

1909 — *Estudos Philosophicos*, de Alberto Oncken;

1917 — *A Aguia Negra*, por "Veritas";

1919 — *Estudo Anatomo-physiologico da raiz*, pelo Dr. Francisco Martins Franco;

1919 — *A lucta pela liberdade de pensamento*, prosa e verso de Bezerra Leite.

PLANOS RODOVIARIO E FERROVIARIO DO PARANÁ

POR

ADRIANO G. GOULIN

O dr. Adriano Goulin, nasceu a 6 de fevereiro, em São Paulo. É filho do sr. Henrique Goulin e d. Julia Goulin. Casou-se no Paraná com d. Rosa Goulin.

Diplomou-se pela Escola Politecnica de São Paulo, onde conquistou o titulo de engenheiro civil e industrial, merecendo pelo brilhantismo do curso o premio de viagem á Europa.

Começou suas atividades em Curitiba, na instalação do serviço de aguas e esgotos, sendo convidado, depois, a prestar os seus serviços á Prefeitura, participando das obras de urbanisação de Curitiba, na administração do dr. Candido de Abreu.

É atualmente consultor tecnico da Prefeitura, professor da Faculdade de Engenharia, membro do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura, socio fundador e ex-presidente do Instituto de Engenharia do Paraná, membro titular do Instituto de Engenharia de São Paulo.

Tem servido em notaveis comissões tecnicas, entre as quais o do levantamento do patrimonio do municipio de Curitiba, em que poz á prova a sua capacidade de trabalho e sua competencia.

Paraninfou a turma de engenheiros de 1934, produzindo formosa peça oratoria.

Colabora em varios jornais e revistas tecnicas.

Tivemos occasião em nossa ultima oração de paranympho de pedir aos nossos novos e jovens collegas que, uma vez que muitos politicos e administradores não encaram convenientemente certos problemas economicos, sociaes e de administração, collaborassem com a classe da engenharia nacional efficientemente, efficazmente, tenazmente, em ordem a serem elles resolvidos melhor, para o bem do nosso querido Paiz.

E, lembramos-lhes que, no momento, os problemas nacionaes maximos, de premencia mais proclamada e reconhecida e cujas soluções, por isso mesmo, constituem a maior aspiração da collectividade brasileira são, em ordem de importancia, os cinco seguintes:

1.º — Fomento da producção, quer agricola, quer industrial, quer animal;
2.º — Ensino;
3.º — Saneamento;
4.º — Viação e Obras Publicas, e
5.º — Justiça.

O primeiro e principal desses problemas brasileiros, tão bem focalisados por Fernando Tavora, exige diversas soluções, taes sejam a formação e organisação da economia nacional, o estimulo da producção e a facilidade da circulação dos productos.

O problema da viação nacional está, portanto, essencialmente ligado ao do fomento da producção.

— A estrada é, de facto, a suprema necessidade do Paiz. Por ella é que entra no interior o medico, o professor e o arado. Por ella é que

se adquirem os meios de subsistencia. Facilitando a producção, augmenta a riqueza nacional e valorisa a propriedade.

Por ella é que a machina do Progresso leva a locomotiva do pensamento, isto é, o livro e o jornal.

Não é só. Soluciona, em grande parte, o problema de povoamento do nosso sólo.

Mais ainda: quando estrategica, attende á necessidade de melhor assegurar a defesa nacional.

Sendo os poderes municipaes os que se acham melhor em condições de constatar a falta de estradas pelas quaes os pobres colonos possam carregar os generos obtidos com o suor do seu rosto, a elles compete a primeira etapa da rêde rodoviaria nacional, que, sabido é, reside nas estradas vicinaes.

As estradas municipaes são, de facto, a propria vida do municipio. Aliás, desde a antiga Roma, se affirmava que a estrada é a vida.

— Encarado o problema por um prisma um pouco mais elevado, e mais geral, sob o ponto de vista do interesse dos Estados da nossa Federação, apresenta-se naturalmente bem mais complexo.

Os governos paranaenses não têm descurado o problema rodoviario e ferroviario na nossa querida parcella da União.

Existem, com effeito, diversos planos, bem orientados.

A these que nos foi formulada pela digna commissão que tomou a si o louvavel encargo da publicação de um album commemorativo do cincoentenario da inauguração da Estrada de Ferro do Paraná, só poderia ser por nós encarada num exame, embora rapido, desses planos, de forma a serem melhor conhecidos e apreciados.

O problema da viação paranaense não tem sido descurado, diziamos nós, o que não quer dizer, entretanto, que muito não haja ainda por fazer, ou corrigir, especialmente quanto á rêde ferroviaria.

Desde o 1.º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, de 1916, no qual o destacado representante do Paraná, engenheiro civil dr. João Moreira Garcez, demonstrou brilhantemente, com surpreza para quasi todos, que possuiamos, nesta pequena unidade da Federação, a mais ampla rêde de estradas de rodagem do Paiz, até o 2.º Congresso Pan-americano de Estradas de Rodagem, reunido em 1929, em que foi apresentado bem elaborado memorial por um dos delegados do Paraná, o distincto engenheiro civil dr. Angelo Ferraro Lopes, sempre o Paraná se destacou, em confronto com as demais unidades da Federação Brasileira.

Entretanto, apesar de possuirmos tão importante rêde de magnificas estradas de rodagem, a producção do Paraná reclama meios de transportes mais rapidos e economicos, e vastas regiões, riquissimas, clamam por meios de communicação que permittam o aproveitamento de suas riquezas e possibilidades.

Só temos uma linha ferrea de penetração, a da Cia. Ferroviaria São Paulo-Paraná, essa mesma de traçado anti-paranaense.

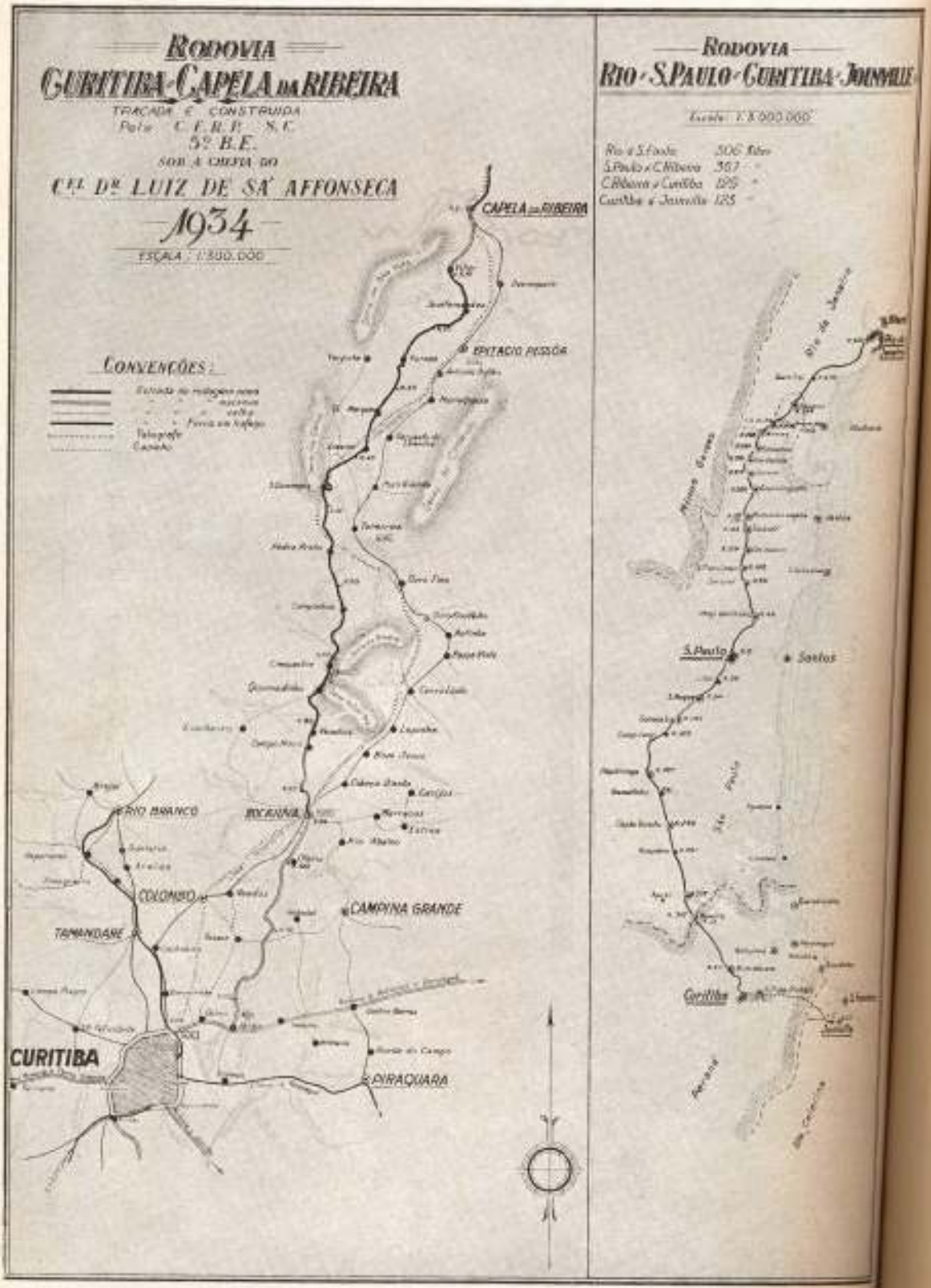
Faltam-nos as verdadeiras linhas tronco da nossa viação ferrea, embora sejamos possuidores de algumas bôas linhas tronco na nossa rêde de estradas de rodagem.

Mas, não precipitemos nossas apreciações.

— Limitemo-nos, aqui, a lembrar que se, já em 1917, o director de Obras e Viação do Estado, engenheiro Moreira Garcez, protestava contra as asfixiantes tarifas da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, muito maior



PLANO DE VIAÇÃO
RODOVIARIA
DO
ESTADO DO PARANÁ
Organisado por determinação do Exmo.
Dr. Affonso Alves de Camargo
DD. Presidente do Estado
pelo
Secretario de Agricultura Viação e Obras Publicas
Escala 1:1500000
OCEANO ATLANTICO
SÃO PAULO
CATHARINA
SANTA
ESTADO
RIO GRANDE DO SUL
MATTO GROSSO
PARAGUAY
RIO PARANÁ
RIO ARGENTINA


RODOVIA
CURITIBA-CAPELA DA RIBEIRA
TRAÇADA E CONSTRUIDA
Pela C. E. R. P. S. C.
5º B. E.
SOB A CHEFIA DO
Cel Dr LUIZ DE SA' AFFONSECA
1934
ESCALA 1:500.000
CONVENÇÕES:
CAPELA DA RIBEIRA
EPITACIO PESSOA
RIO BRANCO
ITAIACOCA
COLOMBO
CAMPINA GRANDE
TAMANDARE
CURITIBA
PIRAQUARA
RODOVIA
RIO-S.PAULO-CURITIBA-JOINVILLE
Escala 1:5.000.000
Rio a S. Paulo 506 Kilos
S. Paulo a C. Ribeira 367 "
C. Ribeira a Curitiba 125 "
Curitiba a Joinville 125 "
S. Paulo
Santos
Curitiba
Joinville

é a justa grita, hodierna, especialmente dos industriaes de herva matte e da madeira, em face dos augmentos posteriores dessas tarifas.

Baste dizer que qualquer mercadoria chega ao Norte do Estado, na zona do Ramal Paranapanema, muito mais barata, via S. Paulo e addicionados os fretes rodoviarios, do que via Curityba.

Seja sufficiente lembrar que Antonina é o porto pelo qual mais se exporta no Paraná, apesar de bem mais precario do que o de Paranaguá, e isso tão sómente pelos fretes mais economicos pela estrada de rodagem que o serve, isto é, pela Graciosa.

Isso mostra a complexidade dos problemas a resolver, originados pelas nossas mal traçadas vias ferreas e pelos seus fretes despropositados.

Plano rodoviario

Por isso, muito digna de louvores, a orientação seguida pelos governos do Paraná de, emquanto não fôr possivel a construcção de linhas tronco ferroviarias e seus consequentes ramaes e sub-ramaes, conservar a vasta rêde de rodovias existente e projectar e executar novas estradas de rodagem, permittindo o intercambio entre as diversas povoações por ellas servidas e o maior povoamento, utilisação e valorisação das suas terras marginaes, e resolvendo, muitas vezes, problemas estrategicos.

No 2.º Congresso Pan-americano, já referido, exaltando as riquezas do Paraná, cujas terras de prodigiosa feracidade são comprehendidas nos seus 200.000 kilometros quadrados de superficie, com altitudes e climas os mais diversos, permittindo a cultura de quasi todas as variedades vegetaes e a creação de quasi todos os animaes uteis ao homem, o nosso distincto collega dr. Angelo Lopes chama, com justa razão, a attenção dos membros do mesmo Congresso para o interesse que ha merecido, das administrações paranaenses, o problema da viação rodoviaria, demonstrado, exuberantemente, pela extensissima rêde de 18.301 kilometros, então existente.

E bem houveram esses governos, aos quaes se deve juntar o actual, em procurar resolver o problema rodoviario. Em permittir que se vá ao encontro de riquezas que jazem guardadas nas gigantescas florestas que cobrem suas serras e montes, que estão escondidas nas suas entranhas, que existem no fundo dos seus regatos e rios ou que são constituidas por vastos e interminaveis campos e hervaes naturaes.

Precisamos não esmorecer.

Precisamos cortar as montanhas, emquanto não nos fôr possivel lançar sobre seus flancos ou pelo seu interior a locomotiva fumegante do progresso.

Precisamos extender, cada vez mais, a rêde rodoviaria, até que todo o Estado fique sulcado de rodovias, ferrovias e de navegação fluvial, aproveitados, convenientemente, para os transportes, seu formidavel potencial hydroelectrico e sua abundante e optima hulha negra.

No plano de viação, ao lado, figura nitidamente a directriz adoptada. Ha muitos annos que vem sendo observado.

Todas as linhas tronco desse plano partem de Curityba que, com muito criterio, ficou sendo o centro de convergencia dessas estradas.

Essas linhas tronco se dirigem, respectivamente, ao litoral, aos Estados de S. Paulo, Santa Catharina e Matto Grosso e ás republicas do Paraguay e Argentina.

São ellas as seguintes:

I — Curityba-Litoral.

Constituida pela estrada da Graciosa, entre Curityba e a cidade e o porto de Antonina, toda ella macadamisada e em parte betuminada e re-

vestida a parallelepipedos. A excellente rodovia do grande Rebouças, tem o desenvolvimento de 79.460 metros e é lançada atravez a Serra do Mar com rampas maximas de 8 %.

Da Graciosa se deriva a estrada que, passando por Porto de Cima, Morretes e Alexandra, se dirige a Paranaguá; da Graciosa até Morretes, macadamisada, foi reconstruida em 1913 e o trecho Morretes-Paranaguá, recem-construido, obedece ás condições de estrada de 1.ª classe, com revestimento a macadam em vias de conclusão.

Acham-se subordinadas a essa linha tronco, a estrada do Mar, que facilita o accesso á praia de leste e ao Caiobá, com o desenvolvimento de 25 km., raio minimo de 200 metros e rampa maxima de 1 % e as estradas que servem os municipios de Paranaguá, Guaratuba, Morretes, Porto de Cima, Deodoro e Campina Grande.

Do km. 4 da estrada da Graciosa, parte, mais, a estrada que segue em direcção a Cachoeira, Colonia Affonso Camargo e Serra Negra, visando, em seguida, alcançar, de um lado, Guarakessaba e, de outro, Cananéa, no Estado de S. Paulo.

II — Curityba-S. Paulo.

Esta linha tronco, que demanda a Capella da Ribeira, no visinho Estado de S. Paulo, constitue uma rodovia de 1.ª classe, com o desenvolvimento de 123 kms., rampa maxima de 6 %, raio minimo de 50 metros, tangentes minimas de 40 metros e largura de 7 metros, dos quaes 6 metros macadamisados.

Tem o seu inicio na antiga Villa de Capella da Ribeira, no limite Sul do Estado de S. Paulo e se desenvolve, a principio pelo valle do rio Ribeira, numa pequena extensão, subindo, em seguida, o valle do rio Corumbé até o km. 8 e dahi o do corrego dos Paióes até as suas cabeceiras (km. 15), d'onde segue o divisor entre os rios Corumbé e Ribeirão Grande e, depois, o divisor entre as aguas desse Ribeirão e o Rocha, até o km. 40, em que começa a descer para atravessar o valle de São Domingos. Atravessa os logarejos de Pedra Preta e Campo Novo e a Villa de Bocayuva (km. 116), entroncando no km. 123, no Atuba, com a linha tronco Curityba-Antonina, a 9 km. desta capital. Permittirá a importante linha tronco Curityba-Ribeira, quando tiver todo seu leito revestido, a ligação Curityba-S. Paulo em 8 horas, quando pela actual via-ferrea ella exige 27 horas.

O revestimento a que nos referimós está executado em mais de 50 km. (40 do Atuba a Campo Novo e 10 aquem da Ribeira).

Estrada estrategica e commercial, visto o transporte rodoviario poder luctar de S. Paulo a Curityba com os fretes ferroviarios, é ainda turistica, não só pelas suas bellezas naturaes como pela facilidade que offerece aos que, do Rio e de S. Paulo, querem vir vêr as admiraveis obras d'arte da estrada do Paraná, cujo cincoentenario ora festejamos. Alonguei-me na descripção do traçado porque tem sido elle muito discutido na parte final, em que o 5.º Batalhão de Engenharia abandonou longo trecho, entre Toneiras e Ribeira, conforme se verifica na planta adeante. O trecho Atuba-Bocayuva-Campo Novo, construido na administração Affonso Camargo, foi o unico aproveitado.

A essa estrada tronco deverão ser ligadas, opportunamente, as villas de Colombo e Campina Grande e a cidade de Cêrro Azul.

Para S. Paulo haverá, mais, a estrada para Cananéa, subordinada á linha tronco n.º I, e a linha tronco n.º VI, para Ourinhos e Itararé.

III — Curityba-Santa Catharina.

Existem diversas estradas que se dirigem á divisa com o visinho Estado de Santa Catharina, via Agudos e via Tijucas.

A rodovia Curityba-Joinville, ora em construcção, proseguimento á de Capella-Curityba é outra componente da grande estrada tronco nacional Rio-Porto Alegre, sendo, porém, discutivel se esta ultima deverá descer e subir a serra do mar ou acompanhar o planalto.

O 5.º Batalhão de Engenharia adoptou para essa estrada um traçado que differe um pouco dos antigos e que elle julga mais conveniente e technico, attendendo á circunstancia principal de que essa nova e grande arteria deverá constituir, tambem, uma estrada de 1.ª classe. Segundo esse traçado, essa rodovia terá, no maximo, 123 km. de desenvolvimento, quando, aproveitando a actual estrada carroçavel de Castelhanos, teria 153 km., sendo que por Campo Largo-Tijucas-São Miguel o desenvolvimento seria de 192 kilometros.

O projecto, em vias de execução, abrange a reconstrucção completa de 41 km., entre Joinville e S. João, e a construcção de 22 km. entre S. João e a garganta do Itararé e de 51 km. dessa garganta a São José dos Pinhaes. Desta villa a Curityba, já foi construido pela Prefeitura desta capital um optimo trecho de 1.ª classe, com cerca de 10 km., com a collaboração financeira dos governos Federal e Estadoal e da Prefeitura de São José dos Pinhaes.

Existem mais 2 ligações para a fronteira catharinense, na direcção de Rio Negro e na de Três Barras, ambas como ramaes da estrada tronco n. IV.

Completarão a linha tronco Curityba-Santa Catharina as estradas do municipio de S. José dos Pinhaes e um ramal em direcção á Villa de Guaratuba, ora em estudos.

Poder-se-á, tambem, alcançar Santa Catharina por uma estrada que, de Morretes, demande a respectiva fronteira.

IV — Curityba-Barracão.

Será constituida pela estrada que já existe, e serve Araucaria e a Lapa, e que proseguirá, passando por S. Matheus e União da Victoria. D'ahi, continuará pela actual estrada que vae a Jangada e que, d'ahi em deante, aproveita a maior parte da denominada S. João-Barracão, passando por Palmas e Clevelandia, e terminando no Barracão, já na fronteira Argentina.

Infelizmente essa ultima estrada tem seu ponto de partida actual em territorio catharinense. Urge, por isso, estabelecer as ligações que faltam, para que seu trecho Jangada-Barracão passe a fazer parte da linha tronco que acabamos de descrever.

A estrada S. João-Barracão, referida, partindo, como se sabe, de S. João, á margem catharinense, da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, atravessa os rios Pardo e Jangada, passa pela villa de Iratim, segue pelo divisor Chopim-Chapecó, passando pelas cidades de Palmas, no km. 123, e Clevelandia, no km. 170.

Esta estrada está sendo construida pelo 5.º Batalhão de Engenharia, no momento até Conrado (km. 208). Estão promptos, actualmente, 200 kms. e, em conclusão, 40, sendo que a ponta do serviço está em Sant'Anna, no km. 240.

Da Lapa sahe o ramal na direcção de Rio Negro, ao qual já nos referimos.

V — Curityba-Fóz do Iguassú.

Será constituida pelos trechos já existentes de Curityba-Palmeira, Iraty-Papagaios e Guarapuava-Fóz do Iguassú, este ultimo com o desenvolvimento de 446 kms. e passando por Laranjeiras e Catanduvas.

Esta linha tronco bifurcará em Guarapuava, de onde sahirá outra linha tronco passando por Pitanga e Campo Mourão, onde encontrará outra linha mencionada na linha tronco n.º IV e visando Porto Camargo no rio Paraná, na fronteira com Matto Grosso. De Catanduvas partirá outra linha objectivando Guayra, no mesmo rio. Existem, de ha muito, ramaes demandando os Portos 12 de Outubro, Artazza e Santa Helena.

VI — Curityba-Jaguariahyva-Cambará.

As difficuldades ora existentes, para attingir directamente o Nordeste Paranaense, tornavam imperiosa a necessidade de uma ligação da boa rêde rodoviaria dessa zona, com a capital do Estado.

Por isso, já se acha em construcção esta linha tronco, que passará por Ouro Fino, Socavão e Jaguariahyva, demandando Cambará, e servindo Thomazina, Siqueira Campos, Getulio Vargas, Santo Antonio da Platina, Jacarézinho e Cambará, além de Carlopolis e Ribeirão Claro. Terá o seu ponto terminal em Ourinhos, no Estado de S. Paulo, com outro ramal de Jaguariahyva a Itararé, tambem em S. Paulo.

Desta linha tronco partirão 3 linhas principaes de penetração.

A 1.ª, sahindo de um ponto conveniente entre Curityba e Socavão, passará por Ponta Grossa para alcançar Porto Camargo, no rio Paraná, na fronteira mattogrossense, servindo Ipiranga, Reserva, Candido de Abreu e Campos do Mourão.

A 2.ª, partindo de Ponta Grossa e visando o Porto São José, do rio Paraná, tambem na fronteira com Matto Grosso, passará por Tibagy, Queimadas, S. Sebastião e Ivahy.

A 3.ª, partindo de Tibagy, alcançará Sertanopolis, via S. Jeronymo, e d'ahi a fronteira paulista, no Paranapanema.

— Ligeiramente descripto o plano rodoviario do Paraná, sobre o qual colhemos a maior parte dos informes no memorial do director de Obras e Viação do Estado, dr. Angelo Lopes, nenhum outro commentario temos a adduzir.

O mesmo plano obedece á boa orientação já seguida ha alguns lustros, sendo, apenas, de lamentar que se tenham perdido, nestes ultimos annos, diversos trechos de estradas, como o do Arrastão, entre Morretes e o Barro Preto, o da Ribeira, entre Bocayuva e Toneiras e entre Toneiras e a Capella, além de outros, todos de custo elevado, sendo que alguns trechos, como os dois primeiros, o foram pelo seu máo traçado e o terceiro por ter sido escolhida linha "mais conveniente".

***

— Se bem que as directrizes do plano rodoviario tenham sido mais ou menos criteriosas, entretanto, se torna conveniente a creação de um Conselho Technico de Viação, a cujo cargo fique o estudo dos melhores traçados rodoviarios, levando em conta que a rêde estadual rodoviaria deve ser subsidiaria da ferroviaria e attendendo ao actual desenvolvimento da industria nos meios de transporte mechanico, sem esquecer que ainda não se póde prescindir de estradas carroçaveis.

Esse Conselho terá, porém, uma funcção muito mais importante e elevada, no estudo do plano geral ferroviario, em o qual lhe caberá não só

a escolha das melhores linhas ferroviarias, das mais economicas e de melhores condições technicas, que permittam trafego intenso e o mais barato possivel, em ordem a se evitar o absurdo das estradas de rodagem fazerem concurrencia ás de ferro, mesmo em distancias maiores que os 110 km. normalmente admittidos.

Essa concurrencia só deveria existir praticamente, neste Estado, entre a estrada de rodagem da Graciosa e a de ferro do Paraná, isso porque de Curityba a Antonina, embora o traçado da Graciosa não seja proprio para o trafego de auto-caminhões, as mercadorias de exportação sobrepujando as de importação, esses vehiculos, com uma estrada em declive para o litoral, permittem um transporte relativamente barato, da casa do exportador até os armazens e trapiches do despachante, evitando, assim, as despesas de transporte para a estação, em Curityba, e da estação ao porto, no ponto de chegada, despesas essas que, reunidas aos elevados fretes ferroviarios, tornam o transporte ferroviario muito precario sob o ponto de vista economico.

Os caminhões, auferindo optimos resultados nas suas viagens serra abaixo, pouderam estabelecer tarifas especiaes para as viagens serra acima, compensadoras do combustivel gasto, e que permittem não lhes faltar carga nas viagens de retorno de Antonina a Curityba.

Outro motivo que muito contribue para a preferencia dada aos autocaminhões é a rapidez do transporte, em constraste com a enorme demora na via ferrea. Essa differença de tempo mais se accentua no transporte de mercadorias entre S. Paulo e Curityba, em o qual diversas emprezas, apesar de não estar ainda todo revestido o trecho Curityba-Ribeira e de serem seus fretes mais elevados do que os da estrada de ferro, não têm mãos a medir para os transportes que lhes são confiados.

O Conselho de Viação, que deverá estudar todos esses problemas com criterio maximo, collocará a technica, naturalmente, acima dos interesses politicos e regionaes. Fará com que os traçados demandem as zonas do Estado que mais o mereçam, sem preoccupação de passarem por esta ou aquella localidade.

Que nos conste, em um unico traçado venceu a technica sobre a politica: o da então denominada estrada de ferro Oeste do Paraná, isto é, o da melhor ligação brasileira Atlantico-Paraguay, constituindo o principal problema ferroviario do Paraná. A technica conseguio evitar que o traçado passasse quer por Prudentopolis, quer por Ponta Grossa.

O segundo traçado em que a technica prevaleceu em sua maior parte foi o da estrada de ferro Monte Alegre, a qual, na ordem de estradas de ferro necessarias no Paraná, é, tambem, o segundo traçado a executar.

O Conselho a que nos vimos referindo será constituido por diversos membros, a titulo honorifico, como, por exemplo, o director de Obras e Viação do Estado, o Professor da Cadeira de Estradas da Faculdade de Engenharia, um representante do Instituto de Engenharia, os engenheiros fiscaes das estradas em trafego e outros, especialisados nesta ou naquella materia subordinada ao Conselho. Sendo uma de suas finalidades o estudo de tarifas, figurarão entre seus membros, pelo menos na secção de tarifas, representantes das companhias que têm concessões no Paraná.

Não se trata de uma idéa nova, S. Paulo mesmo já a effectivou, mas o nosso desejo é chamar a attenção do Governo do Estado para a necessidade da creação desse Conselho, o qual deverá ser mais deliberativo do que consultivo e, por isso mesmo, poderá contar como membros natos os snrs. Governador do Estado e Secretario de Obras Publicas.

Plano Ferroviario

Se é certo que temos um plano rodoviario cujas linhas geraes satisfazem, emquanto não é organisado um mais detalhado, pelo Conselho a que acabamos de nos referir, o mesmo se não póde dizer do plano ferroviario.

Com effeito, até poucos annos atraz, eram feitas concessões de accôrdo com os pedidos dos interessados, concessões que eram benevola e constantemente prorogadas, quasi todas obtidas com fim especulativo, visando sua venda posterior.

Eram ensaios representando, tambem, muitos delles, um idéalismo são.

O mallogro successivo dessas concessões — quer a dos especuladores, quer a dos idéalistas — veio aggravar-se com a crise resultante da guerra mundial.

E' possivel, de facto, que essa crise, difficultando sobremodo o levantamento de capitaes, tenha impedido que algumas das estradas concedidas fossem construidas, mas o que é certo é que o Estado ficou amarrado durante longos annos a taes concessões.

E d'ahi porque não só se começou a cogitar de não renovar concessões que convinha ao Paraná não ficarem mais nas mãos dos especuladores, como tambem se esboçou certa reacção no sentido de se não continuar a fazer novas concessões a esmo, apenas ao bel prazer dos interessados.

— Data de 1920 o esboço do primeiro plano de viação ferroviario. Tendo o deputado Baeta de Faria apresentado ao Congresso Estadoal um projecto referente a vias de communicação no Paraná, foi o mesmo substituido por outro das commissões technicas, que se converteu na Lei n.º 1939 de 20 de Março de 1920, tendo sido seu relator o engenheiro professor Arthur Martins Franco.

Nessa lei ficaram consubstanciadas idéas que o eram tambem do Departamento de Obras e Viação do Estado, dirigido pelo engenheiro civil professor J. Moreira Garcez, até poucos dias antes, e, nessa data, pelo engenheiro civil dr. Carlos Ross.

Visando precipuamente systematisar, dava poderes ao governo, para organisar um plano geral de viação ferrea do Estado, ao qual deveriam obedecer todas as concessões a serem feitas a partir dessa data, sendo que a renovação de concessões anteriores deveria se enquadrar nesse plano geral, mediante alterações convenientes de seus traçados e, mesmo, dos seus pontos iniciaes e terminaes.

E estabelecia, desde logo, para a execução desse plano geral, que a *linha tronco principal* da rêde de viação ferrea paranaense seria a linha Paranaguá-Curityba-Guarapuava-Paraguay e que as *5 linhas principaes* seriam linhas que:

a) Partindo de um ponto conveniente daquella, passe em Cêrro Azul, Jaguariahyva, Jacarézinho e vá terminar na margem do rio Paranapanema, abrangendo o actual Ramal do Paranapanema;

b) Partindo de Ponta Grossa, siga o valle do rio Tibagy, até á sua fóz no rio Paranapanema;

c) Partindo de um ponto conveniente da linha tronco e passando pelos municipios de Triumpho, S. Matheus e Marechal Mallet, passe por União da Victoria, Palmas e Clevelandia e vá terminar em ponto conveniente da fronteira Argentina;

d) Partindo de um ponto conveniente da mesma linha tronco, siga pelo valle do rio Ivahy, até sua fóz, no rio Paraná;

e) Partindo de outro ponto conveniente da mesma linha, no municipio de Guarapuava, siga pelo valle do rio Piquiry e vá terminar em um ponto conveniente, proximo á sua fóz no rio Paraná.

Estava, assim, esboçado o primeiro plano de viação ferrea do Paraná, tendo como *linha tronco principal* a linha já, com muita felicidade, denominada *estrada do parallelo medio*, e tendo como 3 das suas 5 linhas principaes as linhas dos valles dos grandes rios Tibagy, Ivahy e Piquiry, as outras duas se approximando, em grande parte, do Paranapanema e do Iguassú.

As linhas principaes, portanto, seguiam a doutrina de Antonio Rebouças de que *"os valles dos rios são recommendados pela experiencia de seculos como as directrizes naturaes das grandes vias de communicação"*.

— Vamos vêr, agora, qual a marcha das concessões no Paraná, depois dessa lei de 1920, até hoje, para, em seguida, encarar o plano ferroviario nesta data.

No "schema da viação do Estado do Paraná", organisado pelo nosso distincto collega dr. Carlos Ross, por ordem do Secretario Geral d'Estado, dr. Marins Alves de Camargo, e publicado em 1923, constata-se que as concessões que ainda permaneciam de pé, a esse tempo, eram as seguintes:

Decreto Estadoal n.º 625 de 1909.

Concessão a Perier & Cia. de Antonina a Castro e Jaguariahyva.

Decreto Estadoal n.º 931 de 1919.

Concessão aos engenheiros Pelacio Rodrigues dos Santos e outros de uma estrada que, partindo da bahia da Laranjeira, passaria por Colombo, atravessando a Paraná entre Ponta Grossa e Palmeira, continuando pelos Campos do Imbituva e seguindo a rumo de Guarapuava, d'alli procurando as cabeceiras do Piquiry, para descer pelo valle deste atá a sua fóz.

Decreto Estadoal n.º 738 de 1912.

Concessão a Manoel de Macedo de uma estrada economica ligando Curityba aos centros agricolas e coloniaes dos arredores, numa rêde circular passando por Cajurú, Miringuava, Zacharias, Araucaria, Campo Comprido, Rondinha, Campo Largo, Rebouças, Timbutuva, Ferraria, Ouro Fino, Botiatuva, Tranqueira, Colombo, Campina Grande, Cangoyri, Bairro Alto, Florestal, Quatro Barras, Piraquara, Laranjeira, Roseira, Affonso Penna, Costeira, Muricy, Nova Tyrol, Gamellas e outros.

Decreto Estadoal n.º 267 de 1911.

Concessão ao dr. Alvaro de Souza Martins de uma estrada que, partindo de Ponta Grossa, seguisse o valle do Tibagy, até sua fóz, com um ramal que, do ponto conveniente, seguisse o valle do Laranjinha até a sua fóz.

Decreto Estadoal n. 896 de 1920.

Concessão a Antonio Ribeiro dos Santos e outros de uma estrada de ferro que, partindo de um ponto conveniente do projectado ramal ferreo Jaguariahyva-Ourinhos, entre a cidade de Jacarézinho e a barranca do rio Paranapanema, seguisse até a cidade de Cambará e desta, atravessando os rios Cinzas e La-

ranjinha, se prolongasse até Jatahy. E' a origem da actual Cia. Ferroviaria São Paulo-Paraná.

Decreto Estadoal n.º 813 de 1922.

Concessão á Cia. Marcondes de Colonisação, Industria e Commercio de uma linha com 800 klms., partindo de um ponto conveniente entre as estações Iraty e Nova Restinga, da linha ferrea de Guarapuava, atravessando os municipios de Imbituva e Prudentopolis e seguindo pelo valle do Ivahy, até sua fóz, e de 3 ramaes: um de 1 ponto conveniente da linha principal pelo valle do Pirapó, até a margem do Paranapanema; um do ponto inicial, á bahia de Guaratuba, passando por Palmyra e Lapa; e o ultimo de um ponto conveniente desta linha a Curityba. E' a origem da *linha Pirapó-Ponta Grossa*, hoje ramal da Cia. Ferroviaria S. Paulo-Paraná.

Decreto Estadoal n.º 256 de 1920.

Concessão que, com a modificação do Decreto 957, tambem de 1920, é feita á Cia. Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande e por esta transferida á Cia. Brasileira de Viação e Commercio. Partindo da estação de Nova Restinga, da estrada de ferro Paraná, cruza a S. Paulo-Rio Grande, proximo á estação de Iraty, transpõe a serra da Esperança no logar denominado Papagaios, desce pelo valle do rio Iraty, transpõe o valle do rio Jordão, passa em Guarapuava, donde continúa pelo divisor d'aguas do Iguassú e do Pequiry, a procurar uma travessia conveniente sobre o rio Paraná, entre os saltos das Sete Quédas e o rio Ocohy, indo, em seguida, pelo valle do Acarahy, entroncar em um ponto conveniente da linha ferrea em trafego que liga Assumpção a Buenos Aires, com um percurso inferior a 1.300 klms. desde Paranaguá, no Oceano Atlantico, até o ponto terminal (Assumpção).

E' a concessão da *estrada do parallelo medio*, que é a directriz mais rectilinea entre o Oceano Atlantico e Assumpção, como evidenciam as seguintes latitudes, alinhadas, com felicidade, pelo Professor Moreira Garcez, o maior propugnador dessa ligação para o Paraguay:

Paranaguá	25º	31'	20"
Curityba	25º	25'	10"
Palmeira	25º	25'	26"
Iraty	25º	30'	—"
Guarapuava	25º	23'	36"
Assumpção	25º	16'	—"

São do seu notavel Memorial sobre a Ligação Brasil-Paraguay os seguintes e interessantes informes:

Quem percorrer a região comprehendida entre os rios Iguassú e Pequiry e comparar a topographia dos valles desses rios com a da linha divisoria, por certo receberá a mesma impressão que me induzio a escolher o traçado pelo *divortium-aquarum*, como o mais conveniente para o estabelecimento de uma via-ferrea.

O contraste é tão flagrante, que não deixa duvidas a respeito; e os elementos que já colligi, não só pelos estudos de reconhecimento de toda a linha até o rio Paraná, como pela ex-

ploração procedida em 80 klms. e pelo projecto já elaborado em um trecho de 50 klms. entre Iraty e Guarapuava, confirmam plenamente as minhas previsões quando assumi a responsabilidade desse traçado orientando os respectivos trabalhos de accordo com as instrucções que nesse sentido expedi.

A secção de Nova Restinga a Guarapuava, com 220 klms. e onde a travessia da serra da Esperança fôra ha tempos julgada intransponivel com os limites de 3 o/o para as rampas e de 100 mts. para os raios minimos, acaba de ser vencida com rampa maxima de 1,8 o/o e raio minimo de 150 metros, isso mesmo em pequenos trechos.

O prolongamento de Guarapuava até o rio Paraná, seguindo a linha do divisor d'aguas, encontra terreno bastante favoravel, e nessa parte é que o projecto se avantaja em relação aos outros estudados pelos valles, conforme demonstram os estudos de reconhecimento que acabam de ser feitos.

Essa linha partindo de Guarapuava, com a cóta de 1.117 mts., atravessa as cabeceiras dos rios Cascavel e Coutinho acompanha o valle do Lageado até transpor uma garganta na altitude de 1.129, a 62 klms.; segue pelo espigão divisor das aguas do Iguassú e Pequiry, conservando-se mais ou menos a cóta 1.100 mts. até o klm. 140, onde começa a subir para as cabeceiras do Chagu nos contrafortes da serra das Laranjeiras e do Crim; em seguida transpõe as gargantas das nascentes dos rios Pereira, União, Bormann, Bellarmino, Izolina, Tormenta e Salto, donde continuará pelo valle do Ocohy ou do S. Francisco, conforme os estudos definitivos melhor indicarem, até a margem do rio Paraná, que é attingida com 486 klms. da origem ao porto Moleda, onde facilmente poderá ser construida uma ponte internacional.

As vantagens que esse traçado apresenta em relação aos indicados pelos valles do Iguassú e Pequiry são sobremodo notaveis, não só pela grande reducção de distancia como pela consideravel economia no custo da construcção da via ferrea, sendo de notar que não obstante as condições technicas preestabelecidas para o projecto fixarem em 1,8 o/o as rampas maximas e em 150 mts. os raios minimos, esses limites são raramente attingidos na linha estudada.

Por ser muito interessante e opportuno, transcrevo desse Memorial os seguintes confrontos das soluções defendidas, respectivamente, pelos Estados de Santa Catharina, Paraná e S. Paulo:

Linha S. Francisco — Iguassú:

S. Francisco-União da Victoria, (em trafego)	463.512
União da Victoria-Fóz Iguassú (estudos approvados) .	723.989
Fóz Iguassú-Borja (estudos feitos)	209.000
Borja-Assumpção (em trafego)	170.000
	1.566.501

Linha Guarapuava — via Ponta Grossa:

Paranaguá-Curityba (em trafego)	110.387
Curityba-Ponta Grossa (em trafego)	182.993
Ponta Grossa-Guarapuava (estudo em parte approvados)	248.000

Guarapuava-Fóz do rio Jordão (reconhecimentos) . .	120.000
Rio Jordão-Fóz Iguassú (estudos approvados) . . .	512.099
Fóz Iguassú-Assumpção (170 kims. em trafego) . .	379.000
	1.552.479

Linha Guarapuava — via Nova Restinga:

Paranaguá-Curityba (em trafego)	110.387
Curityba-entroncamento Nova Restinga (em trafego) .	122.107
Nova Restinga-Guarapuava (parte em projecto) . . .	220.000
Guarapuava-rio Paraná (reconhecimento)	486.000
Rio Paraná-Assumpção (a estudar)	360.000
	1.298.494

Projecto Dr. Cincinato:

Santos-São Paulo (em trafego, bitola 1.m 60)	79
São Paulo-Salto Grande (em trafego)	535
Salto Grande ao ultimo ponto navegavel do rio Paraná abaixo dos Saltos Guayra (a estudar) . .	820
Rio Paraná-Assumpção (a estudar)	390
	1.824

O seguinte resumo, que figura no mesmo Memorial, permitte melhor conhecer das vantagens enumeradas:

LINHAS	Distancia até Assumpção	Trecho a construir em territorio brasileiro	Orçamento provavel
Santos-Assumpção	1.824 kms.	820 kms. (minimo)	Mais de 150.000:000$
S. Francisco-Assumpção	1.566 kms.	724 kms. (minimo)	Mais de 100.000:000$
Paranaguá-Assumpção	1.298 kms.	586 kms. (provavel)	Menos de 80.000:000$

São palavras finaes do alludido Memorial:

> Dizer *a priori* que um traçado é preferivel, sem o exacto conhecimento das constantes que subordinam o projecto, é proposição que jámais um technico ousará arriscar. E' necessario conhecer os demais traçados conjugados com o objectivo da via ferrea e com a natureza da região.
>
> Taes são os elementos que devem decidir a escolha da melhor directriz; e dahi porque me animo a dizer que o traçado da linha que faz objecto a patriotica iniciativa do illustre dr. Cincinato Braga, e que actualmente constitue o problema maximo da viação nacional, deverá ser determinado por uma commissão de technicos com a audiencia do Estado Maior do Exercito.

Para não esquecer outros defensores da ligação pretendida pelo Paraná, devemos deixar aqui assignalados os valiosos trabalhos dos representantes do Paraná, na Camara Federal, deputados Lindolpho Pessôa da Cruz Marques e Arthur Martins Franco, em que, com abundancia de argumentos, demonstraram a justa razão que assiste ao Paraná.

E uma vez que nos referimos á actuação da representação federal paranaense, não devemos, nem podemos, olvidar a attitude desassombrada do destacado parlamentar Dr. Carlos Cavalcanti, que, como protesto contra

a orientação ferroviaria do Congresso Federal, renunciou o seu mandato, uma vez que a voz sensata do Paraná não era ouvida, como devia ser.

— De todas essas concessões continuavam vigorando, em 1928:

A da Noroeste do Paraná, successora de Antonio Ribeiro dos Santos; a da estrada de ferro Oeste do Paraná (estrada do parallelo medio) e a da estrada de ferro central do Paraná (hoje ramal Pirapó-Ponta Grossa, da Cia. Ferroviaria S. Paulo-Paraná).

— Nesse anno de 1928, foi organisada a Cia. Ferroviaria S. Paulo-Paraná, a qual, como successora das concessões das estradas Noroeste e Central, conseguio do Estado do Paraná o contracto de 23 de Abril (Decreto n.º 450 de 20 desse mez e anno) para a concessão, uso e gozo de uma estrada de ferro em continuação da que já estava construida entre a barranca do rio Paranapanema (*) e a cidade de Cambará, indo d'ahi até á barranca direita do rio Tibagy, no ponto mais conveniente do districto de Jatahy, e deste ponto seguindo na direcção do espigão divisor entre os rios Tibagy e Ivahy, acompanhando-o mais ou menos até completar o percurso de 280 klms., em ponto conveniente ao prolongamento da mesma estrada até o rio Paraná, onde mais conviér, entre os portos S. José e Guayra.

Ficou essa Cia., tambem, com a concessão de 2 ramaes: um, ligando o ponto mais conveniente da linha considerada tronco ao ramal do Paranapanema, da S. Paulo-Rio Grande, entre as cidades de Santo Antonio da Platina e Jacarézinho; outro, ligando a linha tronco da concessão, na zona das cabeceiras do Pirapó, ao ponto mais conveniente da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, entre as cidades de Ponta Grossa e Castro, passando pelo municipio de Tibagy. Nos termos desse contracto, a não apresentação dos estudos do ramal de Platina, até o fim de 1931, importaria na multa de 5:000$000 mensaes, devendo o ramal estar concluido até 1934.

— Ainda em 1928, foi feita a concessão á Cia. Agricola, Florestal e de Estradas de Ferro Monte Alegre, conforme bases approvadas pelo Decreto n.º 1874 de 26 de Outubro desse anno, de uma estrada que, de um ponto conveniente da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, entre as estações de Castro e Jaguariahyva, seguisse para Oeste, até a fazenda Monte Alegre e dahi, pelo divisor de aguas dos rios Laranjinha e Tibagy, até entroncar com a Estrada de Ferro da Cia. Ferroviaria S. Paulo-Paraná.

— Em 1930, antes da revolução, foi alterada a concessão da Cia. Ferroviaria S. Paulo-Paraná, com grave prejuizo para a economia paranaense, visto ter ficado desobrigada essa Cia. da construcção do ramal de Platina, uma vez que desappareciam meios coercitivos e maiores damnos á Cia. no caso della não levar avante essa construcção.

— Por Decreto n.º 300 do Governo Revolucionario foi rescindido o contracto com a Cia. Brasileira de Viação e Commercio, relativo á estrada de ferro Oeste do Paraná, a melhor ligação Atlantico-Assumpção, a qual deverá ser, de qualquer forma, construida, não só a bem dos interesses do Paraná, como tambem do Brasil.

Contribuamos todos, na medida de nossas forças, no sentido de coadjuvar o Governo actual na solução desse tão ardente *desideratum* paranaense e brasileiro.

(*) A ligação dessa barranca com a Sorocabana, em Ourinhos, é de concessão do Estado de S. Paulo.

— Ainda pelo mesmo Governo Revolucionario foi rescindido o contracto da Cia. Monte Alegre, cuja concessão, como veremos daqui a pouco, é pretendida pelo Banco Suisso-Brasileiro e que é, ao nosso vêr, a linha mais importante a ser construida no Paraná, depois da do parallelo medio.

— Em Novembro de 1934, foi assignado com a Cia. Ferroviaria S. Paulo-Paraná um contracto de revisão, modificação e consolidação (bases approvadas por Decreto n.º 2391 de 12 desse mez), pelo qual ficou estipulado que a concessão será a mesma da linha tronco concedida em 1928, com a ampliação do percurso de 280 para 320 klms., até o ponto mais conveniente para o prolongamento da mesma estrada até o rio Paraná, entre os portos S. José e Guayra, para o qual prolongamento tem a Cia. direito preferencial.

Quanto ao ramal Pirapó-Ponta Grossa, unico conservado na modificação de 1930, ficou de pé a concessão, estabelecidos determinados prazos para a apresentação de estudos e inicio e conclusão dos trabalhos de construcção, os quaes não sendo cumpridos pela Cia., importará isso, apenas, na caducidade da concessão desse ramal.

— Finalmente, por Decreto n.º 2.570 de 12 de Dezembro de 1934, é concedida ao Banco Suisso-Brasileiro autorisação para construir uma estrada de ferro que, partindo de Rio Branco, ponto terminal da E. F. Norte do Paraná, e cruzando a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande nas proximidades de Joaquim Murtinho, vá entroncar na linha da Cia. Ferroviaria S. Paulo-Paraná, entre o divisor dos rios Laranjinha e Tibagy e a cidade de Jatahy, bem como para um ramal que, partindo da linha acima, em Socavão, passe por Castro, Tibagy e Reserva e siga na direcção de Porto Mendes, podendo bifurcar, no ponto mais conveniente, para attingir Campo do Mourão e passar pelas cabeceiras do Coió-Erê até Porto Camargo.

— Verifica-se do exposto que o Paraná possue, actualmente, computadas as linhas construidas e em trafego, as seguintes linhas e concessões:

Linhas existentes

De propriedade do Governo Federal:

a) Estrada de Ferro Paraná (de Paranaguá a Ponta Grossa, com 293,336 klms.) e ramaes de Antonina (de Morretes a Antonina, com 16,100 klms.) e do Rio Negro (de engenheiro Bley a Rio Negro, com 76,915 klms.); entroncando, na S. Paulo-Rio Grande, em Ponta Grossa e, na linha São Francisco, em Mafra e festejando neste anno seu cincoentenario.

b) Ramal do Paranapanema, de Jaguariahyva a Ourinhos, em trafego até Jacarézinho, com 100,591 klms. e sub-ramal do Rio do Peixe, de Wenceslau Braz a Arthur Bernardes, com 76,495 klms. (*)

De concessão federal:

c) Corredor Norte-Sul da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande (de Itararé a União da Victoria), concessão feita á Cia. que fosse organi-

(*) Este sub-ramal, pelo Decreto n.º 20.028 de 22 de Maio de 1931, ficou incorporado, para todos os effeitos, ao Ramal do Paranapanema. Cogita o Governo Federal, no momento, de leval-o ás ricas jazidas de hulha negra do Rio do Peixe. A respectiva verba está empenhada. 13 klms. até Campinho têm o leito prompto e o resto tem 60 % do mesmo leito já executados. O orçamento até o klm. 100 deste sub-ramal, organisado pela actual administração, é de 1.865:203$870. O Ramal do Paranapanema, por seu lado e por Decreto n.º 19.917 de 24 de Abril de 1931, foi incorporado, definitivamente, á Estrada de Ferro do Paraná.

sada pelo engenheiro João Teixeira Soares, por Decreto do Governo Imperial n.º 10.432 de 9 de Novembro de 1889, effectivado pelo Decreto n.º 305 de 7 de Abril de 1890, do Governo Provisorio. Com 515,956 klms. em trafego, num traçado criminoso, cuja unica justificativa era a garantia de juros de 6% ao anno sobre 30 contos de reis por kilometro, durante 30 annos, garantia essa, aliás, concedida contra a opinião daquelle notavel engenheiro patricio, conforme se verifica perfeitamente da notavel carta pelo mesmo dirigida, em 1919, ao dr. Geraldo Rocha e na qual prova, cabalmente, que, nessa questão, os contabilistas tomaram o logar dos engenheiros.

De propriedade do Governo Estadoal:

d) Estrada de ferro de Guarapuava, em construcção.

De concessão estadoal:

e) Estrada de Ferro Norte Paraná, de Curityba a Rio Branco, com 42,835 klms. de pessimo traçado e com estudos até Cêrro Azul. (*)

f) Cia. Ferroviaria S. Paulo-Paraná, com 184 klms. e meio, actualmente, em trafego, entre o Paranapanema e Jatahy.

De propriedade particular:

g) Cia. Matte Laranjeira, com 68 klms., ligando o Baixo Paraná ao Alto Paraná.

h) Ramal do Itapema, com 3 klms., ligando a Antonina o Moinho Matarazzo.

Linha concedida

i) Ao Banco Suisso-Brasileiro.

— Segundo publicação da Inspectoria Federal das Estradas na 7.ª Feira Internacional de Amostras, a extensão em trafego, em 31 de Dezembro de 1933, era de 1.470 klms. no Paraná, no total brasileiro de 33.055, isto é, 4,4 o/o desse total (representando 7,4 metros por kilometro quadrado, o que é bem pouco).

Apesar disso, só possuiam extensões maiores, em ordem decrescente, Minas Geraes, São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Bahia.

— Isto posto, encaremos um plano de conjuncto minimo. Torna-se imprescindivel a constituição do orgam a que nos temos referido, isto é, o conselho ao qual fiquem affectos todos os estudos de concessões, tarifas e assumptos attinentes ao trafego, e que deverá organisar o plano geral ferroviario.

Desde logo, encontrará o mesmo os estudos do Dr. Moreira Garcez e de outros notaveis engenheiros patricios e um bom esboço do Dr. Rozaldo de Mello Leitão, actual fiscal da Cia. Ferroviaria São Paulo-Paraná.

(*) Em 1896, suppunha-se que os municipios de Cêrro Azul e Assunguy fossem os que mais necessitavam de vias de communicação com a capital, isso devido a fertilidade de suas terras, amenidade do seu clima e riquezas do seu sub-solo. Isso induzio o Estado do Paraná á construcção da estrada do Assunguy ou da Rocinha, por contracto de 1906, com pesada garantia de juros. Possue a linha rampas de mais de 3% e curvas de menos de 90 metros de raio. A garantia de juros é de 6% sobre o capital reconhecido de £ 3.374-19-2 por kilometro (Lei 631 de 1909).

Por me parecerem judiciosas muitas de suas considerações, em trabalho publicado no anno passado, não me furto ao dever de referir, aqui, as bases do seu schema.

Considera elle toda a base da viação ferrea do Paraná constituida não mais, como em 1920, por uma só linha tronco, e sim por duas linhas tronco — uma a ligação Paranaguá-Curityba-Guarapuava-Assumpção, da antiga Estrada de Ferro Oeste do Paraná (Cia. Brasileira de Viação e Commercio ou Braviaco) e outra a ligação Ourinhos-Jatahy-Paraguay, da Cia. Ferroviaria São Paulo-Paraná.

1.ª linha tronco (Paranaguá — Curityba — Guarapuava — Paraguay).

Esta linha tronco foi detalhada por nós anteriormente. E' a melhor ligação do Paraguay com o oceano Atlantico, já examinada sob os pontos de vista technico e economico, mas que tambem o é sob outros pontos de vista. Ligando immediatamente a estação de Riosinho, proximo a Iraty, na São Paulo-Rio Grande, a Guarapuava, não seria necessario, por emquanto, cogitar da ligação de Riosinho a Nova Restinga, na Estrada de Ferro do Paraná. Não são insuperaveis, de momento, as despesas a fazer para a ligação referida de Guarapuava, tendo em vista a grande quantidade de serviços já realizados. O resto do traçado, até o rio Paraná, deverá ser, forçosamente, auxiliado pelo Governo Federal, em época não muito afastada, de forma que os trilhos não demorem em attingir Porto Molêda.

Esta linha tronco exigirá, com o tempo, ligações convenientes com Fóz do Iguassú, mais ao Sul e com Porto Mendes, mais ao Norte.

De futuro, o ramal de Porto-Mendes, com a Cia. Matte Laranjeira, constituirá uma ligação entre o systema ferroviario centro-oeste, ou 1.ª linha tronco, ora em exame, e a 2.ª linha tronco de que trataremos adeante. Outra ligação possivel, mais tarde, entre os systemas centro-leste e centro-norte será constituida pela de Guarapuava a Campos do Mourão, com o prolongamento até Porto Camargo e uma bifurcação para S. José, cruzando, portanto, em ponto conveniente, a linha tronco da São Paulo-Paraná. De momento, porém, o problema está, como dissemos, na construcção da linha tronco.

Em recente relatorio á Interventoria Federal, o dr. Leitão teve occasião de alinhar as seguintes e sensatas considerações a respeito do que foi feito e do que falta fazer nessa linha:

> Já nos foi permitida por V. Excia. uma primeira opportunidade para apresentarmos alguns dados sôbre as necessidades da construção da Linha de Guarapuava, futura ligação Riosinho-Nova Restinga e prolongomento além Guarapuava, até o rio Paraná. Já foram por nós examinadas as vantagens dêsse traçado, sob os pontos de vista técnico, econômico e estratégico, sôbre qualquer outro que pretenda as funções realisadoras de uma linha intercontinental, entre o Paraguai e o Atlântico. Foi dito que várias autoridades ferroviárias o aconselham, desde muito tempo atrás até os dias de hoje, desde os estudos de Palm e Lloyd, Rebouças (*) e Cochrane, com o apôio de Mauá, "o homem a quem o Brasil deve a iniciativa simultânea de quase todos os melhoramentos materiais".

(*) "O grande problema é conduzir a locomotiva do Oceano Atlantico ao rio Paraná o mais breve prazo possivel e fundar uma Omaha da America do Sul" (André Rebouças)

Por V. Excia. nos foi ainda permitida uma segunda oportunidade para informarmos sôbre a descriminação e o valor do que foi executado na construção dessa estrada, paralisada desde Outubro de 1930.

Agora, pela terceira vez, se nos depara mais uma ocasião para prestarmos esclarecimentos sôbre o valor para a conclusão e entrega definitiva ao tráfego, dessa mesma linha.

Abordaremos directamente o assunto sem mais palavras a respeito do traçado que por duas vezes deixou de ser realisado:

— a primeira, quando a política de Santa Catarina pretendeu transformar o porto de S. Francisco em porto do Paraguai, realisando a linha S. Francisco-Porto União, pleiteando a continuação da mesma pelo vale do Iguassú até a foz, na fronteira com o Paraguai e Argentina. Linha de construção carissima até o extremo pretendido, ela não pode ser comparada economicamente com a linha mais curta que se apoia em Guarapuava e se estende para oeste, pelo divisor Iguassú-Piquirí, até o rio Paraná;

— a segunda, quando a potítica de S. Paulo (*) pretendeu fazer de Santos o porto do Paraguai, com a continuação da Sorocabana até Ourinhos e a construção de uma linha em territorio paranaense, desde Ourinhos até Guaíra. E' o traçado que está sendo realisado de perto pela Cia. S. Paulo-Paraná, mas que tambem não suporta confronto com a linha de Guarapuava.

. . . . . .

É, porém, uma linha mais longa, como intercontinental, e de condições técnicas, obrigadas pela topografia, inferiores ás da linha de Guarapuava, que é mais curta, mais eficiente, de construção total mais barata e de melhor directriz, entre Assunção e Paranaguá. A linha Ourinhos-Guaíra atravessa seis vales profundos (Paranapanema, Cinzas, Laranjinhas, Congonhas, Tibagy e Ivaí) e os cinco respectivos divisores elevados. E' de rampas e contra-rampas bastante acentuadas, ao passo que a linha por Guarapuava, galgada a serra da Esperança, em muito boas condições de exploração futura, desce pelo divisor até o rio Paraná, continuamente, com uma declividade média que não atinge três por cento.

Silenciaremos sôbre as qualidades das terras atravessadas, seus depósitos sem conta de imbuia e pinho e herva-mate, seus campos de creação, suas possibilidades, etc. Calaremos sôbre as possibilidades dessa região enorme, com cerca de 80.000 klms. quadrados e 180.000 habitantes, que se servirá da linha de Nova Restinga a Guarapuava, pois que dela se utilisarão inicialmente os municípios de Palmeira, Rebouças, Prudentópolis, Irati, e, principalmente, Guarapuava e Foz do Iguassú. Deixaremos de lado o clima. Não discutiremos as vantagens de portos no rio Paraná. Tudo tem sido sobejamente demonstrado em publicações, pareceres, notas, informações detalhadas, até em debates na Camara Federal do País.

Frizaremos apenas que a Linha de Guarapuava não representa o capricho não justificado nem a pretensão isolada de

(*) Como vimos atraz, a politica de São Paulo pretendeu attingir o Paraguay pela Sorocabana, por Salto Grande (projecto Cincinato Braga). Agora, é que essa politica se conforma em conseguir a ligação por Ourinhos.

um municipio em dar-se ao luxo de possuir uma estação de estrada de ferro e ouvir apitos de locomotivas. A Linha de Guarapuava não representa tambem o interesse particular e privado de um Estado, para em seu proveito esclusivo, facilitar de qualquer forma o desenvolvimento de determinada e reduzida área de seu território. Se assim fosse, a linha de Guarapuava não entroncaria com a S. Paulo-Rio Grande em Riosinho, ponto obrigatorio de sua directriz para Nova Restinga, mas teria entroncado em Ponta Grossa, passando por Prudentópolis e Imbituva, servindo no seu curto percurso e em sua limitada finalidade, a uma região já desbravada e já produtora.

A Linha de Guarapuava, cujo trecho principal está em construção, na estensão de 138 kms., deve ser encarada como um empreendimento grandioso, de interesse nacional e de finalidade mais elevada, para o qual todos os esforços governamentais devem convergir afim de desembaraçar-lhe o desenvolvimento, permitindo meios que desde logo a completem com o cuidado e o aparelhamento capaz de suportar a sua grande responsabilidade futura, de linha tronco intercontinental.

Do mesmo relatorio se verifica que os serviços executados, até 1930, constam do seguinte:

Reconhecimento, exploração e locação:

O reconhecimento e a exploração foram iniciados em 1921; foram executados com um criterio digno de nota; foram definitivamente concluidos, no trecho de Riosinho a Guarapuava, durante a phase da construcção, em 1928 e 1929, com a terminação da locação em todo esse trecho, locação que se seguio a uma segunda exploração, mais efficiente por ser o terreno, então, melhor conhecido, o que permittio melhorar as condições technicas do traçado com o auxilio de novas variantes estudadas na extensão total de 46 kms.

Extensão total da linha definitiva	138.776 mts.
Variantes	46.123 „

Os reconhecimentos para as ligações Riosinho-Nova Restinga (na E. F. Paraná) e Guarapuava-Porto Molêdo (no Rio Paraná, fronteira do Paraguay), já indicaram, sobejamente, o complemento natural e obrigatorio para a conclusão da ligação Paraguay-Atlantico, pelo divisor Iguassú-Piquiry, divisor que apresenta inconfundiveis vantagens, sob todos os pontos de vista, exuberantemente demonstradas e de facil convicção pelo simples e imparcial exame de um bom mappa.

Despezas realisadas 286:100$000

Trabalhos preparatorios:

Desmatação, destocamento, estradas de accesso, caminhos de serviço e de pedreiras, no valor total de 579:500$000.

Valletas de protecção: no total de 14:350$000.

Terraplenagem:

Excavação de cortes e emprestimos, transporte do material excavado (1.414.700 m³), derivações de cursos d'agua, no valor total de .... 11.650:400$00.

Obras d'arte:

Correntes (boeiros abertos e boeiros capeados simples e duplos), especiaes (encontros de pontes e pontilhões, muros de arrimo, enrocamen-

tos e matta-burros) e provisorias (estructuras de pontilhões e pontes de madeiras), num total de 1.655:000$000.

Dos trabalhos até aqui descriminados resaltavam, em Outubro de 1930, cerca de 80 klms. de plataforma prompta e no "grade", sendo 41 klms. ligados, no inicio da linha, e mais 39 klms., desligados, entre os klms. 41 e 118.

Telephone:
Linha provisoria entre os klms. 0 e 78, do custo de 30:000$000.

Via permanente:
Despesa total de 620:700$000. Representados:
a) por 20 klms. iniciaes, desde o entroncamento com a S. Paulo-Rio Grande até a estação de Arroio Grande, de linha assentada, calçada, nivelada e lastrada (sendo 5,5 klms. de lastramento com pedra), prompta para trafego, permittindo a velocidade media de 30 klms. por hora;
b) por 9 klms. entre a estação de Arroio Grande e o klm. 29, de linha assentada e calçada, permittindo em Outubro de 1930, a passagem dos trens de lastro;
c) por desvios, postes kilometricos de imbuia, marcos de centenas de metros, signaes, caixas d'agua provisorias, etc.

Edificios, estações e dependencias:
Com o tal despendido de 113:000$000.

Moveis e utensilios:
No total de 80:300$000.

Desapropriações:
Num total de 10:000$000.

Total geral, inclusive administração, 15.924:650$000.

Baseado nos custos verificados nos serviços executados, prevê o dr. Leitão para custo do que falta fazer 28.322:322$000, ou melhor, se os serviços forem atacados immediatamente, 25.500:000$000, abrangendo essa importancia todas as quantias a despender com organisação dos serviços e despesas geraes de installação, desmatação e limpa, destocamento, caminhos de serviço e estradas de accesso, relocação e nivelamento, desapropriações, terraplagem, obras d'arte, correntes e especiaes, valletas de protecção, cercas, edificios e dependencias, moveis e utensilios, telegrapho e telephone, caixas d'agua, canalisações e bombas, dormentes, trilhos e accessorios, assentamento da via permanente e material rodante.

E' essa a importancia a despender para o perfeito acabamento e apparelhamento completo da linha de Guarapuava, tanto no caso de ser ella concluida pelo Estado do Paraná como no caso de o ser por uma Cia. particular qualquer, que a pretenda explorar para o futuro.

São, ainda, do relatorio a que nos referimos as seguintes conclusões:

> Êsse perfeito acabamento e êsse aparelhamento completo, sôbre serem condições básicas para a mais econômica exploração comercial e técnica futura, são tambem condições necessárias para que a Linha de Guarapuava possa preencher a finalidade a que se destina: ser o trêcho mais importante, mais caro e de tracção mais pesada, de uma futura grande linha intercontinental de grande tráfego que exige condições mais aprimoradas de acabamento e um bom aparelhamento inicial. Isso,

embora no começo possa ela, para os grandes pessimistas, possuir o aspecto de um ramal secundário, aspecto injusto que muito a disvirtua, mas que imediatamente, desaparecerá, mesmo para os mais descrentes, com a ligação que se imporá obrigatoriamente, — dentro de uns cinco anos após a sua conclusão, — entre Riosinho e Nova Restinga, ligação essa que será reclamada pelas necessidades do Estado e do proprio País, afim de ser realisada a ligação directa de Guarapuava a Paranaguá, e com a efectivação da qual talvez se possa garantir o fim da fase deficitária e o início de uma era muito mais promissora para a exploração comercial da estrada e para o desenvolvimento do oeste paranaense, condições que, só então, implicarão na continuação da estrada, pelo divisor Iguassú-Piquirí, até a barranca do rio Paraná, na fronteira com o Paraguai.

Não nos encontramos mais na época das aventuras ferroviárias. Ou construimos estradas de ferro uteis ao país, ou não as construimos. E a construção da Guarapuava se justifica, exactamente, por não se enquadrar nas aventuras dessa espécie, e por significar exactamente o início de uma realisação capaz de alterar e desenvolver qualquer coisa em benefício da econômia e da defeza do Brasil.

Estamos numa época que se caracterisa eminentemente pelos desenvolvimentos dos transportes por meio de veículos independentes circulando em estradas de ferro ou no ar, época na qual a depressão econômica mundial, combinada com a concurrencia feita pelo caminhão automovel, e com a própria insuficiencia das estradas de ferro motivada pelos defeitos de traçados, por organisações inadequadas e por aparelhamentos deficientes, causam a crise universal do sistema ferroviário como meio de transporte.

O problema ferroviário é agora, mais do que nunca, um problema econômico. Mais econômico do que técnico. Econômico porém para a sua melhor exploração comercial futura, e não só para a sua fase inicial de construção. Mesmo porque a construção só poderá ser iniciada uma vez demonstradas as vantagens econômicas futuras. Economicamente a linha de Guarapuava se impõe. Não, porém, isolada. Mas completada com a ligação a Nova Restinga, bem construida e melhor aparelhada, e com um serviço de transporte combinado com o autocaminhão que, além de Guarapuava terá de desbravar o oeste por onde, com toda a segurança e eficiencia passará futuramente a ferrovia em busca do Paraguai.

Isoladamente, só entre Riosinho e Guarapuava, e mal acabada, e mal aparelhada, não resistirá á concurrencia de qualquer boa estrada de rodagem que terá de existir dentro de pouco tempo entre Guarapuava e Ponta Grossa, passando por Prudentopolis.

***

Razões poderosas que decorrem da actual situação financeira do Estado do Paraná, impedem-no de tomar a si, no momento, o encargo dessa construção para administrá-la depois, convenientemente.

Duas soluções se apresentam, pois:

Entregar toda a concessão a uma companhia particular que pague inicialmente ao Estado uma quantia razoavel pelos

trabalhos executados, que construa o trêcho Riosinho-Guarapuava dentro do prazo máximo de dois anos e meio, que se obrigue a respeitar-lhe as condições técnicas, que conclua a obra com perfeição, que aparelhe a estrada convenientemente com material fixo e rodante adequados, — tudo sob uma fiscalisação criteriosa por parte do Estado, o qual determinará a ocasião oportuna para a ligação Riosinho-Nova Restinga e para o prolongamento além de Guarapuava, e, em troca, estudará os favores a conceder, com o estabelecimento de um contracto que torne equitativas as obrigações por serem cumpridas, e as compensações por serem usufruidas por uma e outra parte. Ou:

Entregar toda a concessão ao Govêrno Federal, sem receber por isso nenhuma compensação monetária, mas obtendo, pelo menos, a garantia da conclusão do trêcho Riosinho-Guarapuava dentro de dois anos e meio.

De posse da concessão, só o Govêrno Federal saberá quando necessária a ligação para Nova Restinga, e saberá quando prolongar além de Guarapuava.

Se o Governo Federal effectivar a encampação de toda a rêde ferroviaria Paraná-Santa Catharina, estará em melhores condições para realisar a Guarapuava. Quando, porém, a situação financeira do paiz não permitta um acabamento e apparelhamento condignos da Guarapuava, o Governo Federal, com essa encampação, poderá reduzir os 25.500 contos de reis de quasi 9.000 contos, representados principalmente pelo material rodante, trilhos e accessorios, que serão aquelle o da São Paulo-Rio Grande e estes ultimos aproveitados, inicialmente, entre os disponiveis do Paraná. Porém, se o dr. José Americo não tivesse mandado para o Nordeste trilhos já depositados na linha de Guarapuava, não faltariam, agora, para esta linha.

Aliás, bem comprehendendo a necessidade inadiavel da construcção da linha de Guarapuava, o Exmo. Snr. Governador do Estado tem envidado, e continua a envidar, os seus melhores esforços no sentido de serem logo proseguidos os serviços da construcção da estrada, suspensos em 1930, por motivo de ordem administrativa.

2.ª linha tronco (Ourinhos — Jatahy — Paraguay).

Esta, tambem já descripta anteriormente, é uma linha que serve quiçá aos interesses brasileiros, mas é uma linha de traçado anti-paranaense, destinada inicialmente a servir algumas fazendas.

Ella visa estabelecer a ligação Santos-Ourinhos-Paraguay, em substituição ao traçado Cincinato Braga.

Urge, portanto, remediar o mal della drenar, actualmente, para São Paulo e Santos toda a producção do nordeste paranaense, exceptuada a pequena porção servida pelo ramal do Paranapanema, e de, futuramente, ser o escoadouro, para São Paulo, do Paraguay.

De que forma?

1.º — Pela ligação immediata deste ramal do Paranapanema, isto é, dos trilhos da E. de Ferro São Paulo-Rio Grande, com os da Cia. Ferroviaria São Paulo-Paraná.

Em que ponto?

Fazendo a ligação Santo Antonio da Platina-Bandeirantes, já prevista obrigatoriamente, como vimos, no contracto de 1928, e que, infelizmente, foi dispensada no additamento de Junho de 1930.

Essa 1.ª ligação, do Norte com o Centro, representaria um encurtamento de distancia que beneficiaria sensivelmente os interesses do Paraná, integrando o norte do Estado na comunhão paranaense. Por mais de uma vez, ouvi pessoas respeitaveis, e até paranaenses, ao se referirem ao nosso Estado, usarem da expressão muito commum, no Norte: *"Lá no Paraná!"*

E' claro que essa 1.ª ligação, hoje praticamente irrealisavel, não dispensa a juncção dos trilhos aquem do Paranapanema, isto é, mais ou menos no km. 7 da E. F. São Paulo-Paraná.

O Governo Federal que, por Decreto n.º 20.029 de 22 de Maio de 1931, declarou a caducidade do contracto de construcção do prolongamento do ramal do Paranapanema, deveria tratar immediatamente de levar a effeito essa construção, orçada em 2.030 contos de réis, com verba já empenhada para tal fim e na extensão de 18,407 klms.

Cabem aqui algumas considerações sobre a modificação de distancias resultantes da 1.ª ligação a que nos estamos referindo.

De Jatahy a Santos o percurso kilometrico é de 777 klms. (184 Jatahy-Ourinhos, mais 593 Ourinhos-Santos) e de Jatahy a Paranaguá é de 833 klms., pela via linha tronco E. F. São Paulo-Paraná (176 Jatahy-ponte Paranapanema, 18 ponte-Jacarézinho, 639 Jacarézinho-Paranaguá) e, apenas, de 784 klms. pela via ramal Platina (119 Jatahy-ponte Cinzas, 43 Cinzas-Guimarães Carneiro, 622 Guimarães Carneiro-Paranaguá).

Portanto, o ramal de Platina é o que mais reduz a distancia do actual centro do trafego da E. F. São Paulo-Paraná ao nosso principal porto de Paranaguá, sendo que essa distancia fica quasi igual á de Santos ao mesmo centro, pois a differença a favor de Santos é apenas de 7 klms. Antonina, porém, levará sobre Santos a vantagem de 19 klms.

2.º — Prolongada, porém, a linha tronco da C. F. São Paulo-Paraná até as cabeceiras do Pirapó, o centro do trafego dessa linha se deslocará para Jatahy. Das suas proximidades, portanto, deverá partir a 2.ª ligação Norte-Centro, seguindo, mais ou menos, a antiga concessão Monte-Alegre e actual Banco Suisso Brasileiro, isto é, passando por S. Jeronymo e pela fazenda Monte Alegre, ou Ventania, atravessaria a São Paulo-Rio Grande nas proximidades de Joaquim Murtinho e, o que é mais, desta estação demandaria Curityba, passando pelo Socavão e attingindo Rio Branco ou, melhor, Tamandaré, ambas na E. F. Norte Paraná, ou, melhor ainda, Curityba, representando um novo encurtamento final, de cerca de 100 klms., entre Joaquim Murtinho e Curityba, pela suppressão da grande volta Ponta Grossa-Serrinha.

Esta 2.ª ligação, drenando outra grande parte da producção do Norte paranaense, viria concorrer, igualmente, para o aproveitamento da rica faixa comprehendida entre o Laranjinha e o Tibagy.

Esta ligação é das mais necessarias e de incontestavel interesse vital para o nosso Estado, pelo que é de desejar se realise quanto antes, com quaesquer sacrificios.

Possivelmente, não seria Jatahy o ponto mais conveniente, technicamente, para ligar as linhas da Cia. F. S. Paulo-Paraná com as da S. Paulo-Rio Grande. A Cia. Monte Alegre tinha estudado essa ligação com um percurso approximado de 234 klms. entre Joaquim Murtinho, na S. Paulo-Rio Grande, e Cornelio Procopio, na S. Paulo-Paraná. Levada a effeito essa ligação, a zona paranaense servida actualmente pela S. Paulo-Paraná se tornaria, toda ella, tributaria da Monte Alegre ou 2.ª ligação. A Cia. Monte Alegre deixou 7 kms. em construcção e 84 locados. Raio minimo das curvas 150 mts. e rampa maxima compensada de 1,7%.

Tivemos occasião de referir, num trabalho em que estudamos a antiga concessão da Monte Alegre, que essa construcção representará, por exemplo, para essa estação de Cornelio Procopio um encurtamento de 134 klms. (*) de sua distancia ferroviaria (**) ao nosso porto de Paranaguá, ficando a mesma estação que dista 626 klms. de S. Paulo e 705 klms. de Santos, a 540 de Curityba e 650 de Paranaguá, distancias estas, as duas ultimas, que soffrerão uma nova reducção de mais de 100 klms. quando fôr realisada a nova ligação Joaquim Murtinho-Curityba.

De futuro, por conseguinte, as mercadorias procurando, como procuram, sempre o caminho mais curto ou o mais barato, ninguem poderá impedir que uma grande zona de S. Paulo se torne tributaria do Paraná e do seu porto de Paranaguá.

3.ª — Construida, porém, a linha tronco até Guayra tornar-se-á necessaria uma 3.ª ligação, constituida pelo 2.º ramal da primitiva concessão da Cia. F. S. Paulo-Paraná, renovado no contracto baseado no Decreto n.º 2391 de 12 de Novembro de 1934 e nelle denominado Pirapó-Ponta Grossa. Partindo das cabeceiras do Pirapó, seguindo o divisor das aguas dos rios Ivahy e Tibagy e passando por Reserva e Ipiranga, alcançará Ponta Grossa.

Esta 3.ª ligação drenará, para o futuro, a producção de Matto Grosso, uma vez que das cabeceiras do Pirapó demande o porto S. José, do rio Paraná. Seguindo quasi que divisores será, com effeito, uma linha de construcção barata e optimas condições technicas, encurtando extraordinariamente a distancia de Matto Crosso ao Atlantico.

— O schema do dr. Leitão estabelece, finalmente, a *linha do centro*, que entroncando em Socavão (na 2.ª ligação) attingiria Castro e Tibagy, entroncaria em Reserva com a 3.ª ligação e, atravessando o valle do Ivahy, alcançaria os Campos do Mourão, onde encontraria o ramal Guarapuava-Campos do Mourão-Porto Camargo da 1.ª linha tronco, que constituiria a 4.ª ligação futura, entre o Norte e o Centro.

Esta *linha centro* faz parte, como vimos, com o ultimo trecho do ramal supra referido, da recente concessão ao Banco Suisso-Brasileiro.

— O plano esboçado faz convergir todas as estradas para Paranaguá, embora não as centralise em Curityba, o que, aliás, não será difficil conseguir. Tem, porém, como já tiveram os outros, o merito de permittir, ao mesmo tempo, o escoamento dos productos paranaenses — café, algodão, madeiras e herva-matte — para as republicas do Prata, pelos 4 portos do rio Paraná, dos quaes sahirão as estradas principaes ou seus ramaes.

E pelo rio Paraná, que constitue a principal via fluvial do Sul do Brasil e que é navegavel em uma extensão de mais de 600 klms., acima dos saltos das Sete Quédas, circularão os productos do nosso Oeste.

(*) 134 klms. é a differença apontada pelo estudioso Dr. A. B. Cavalcanti, entre 780,329 e 646,092 ("O Dia" de 24 de Abril de 1930):

Paranaguá a Curityba	110,300	Paranaguá a Curityba	110,300
Curityba a Ponta Grossa	182,940	Curityba a Ponta Grossa	182,940
Ponta Grossa a Jaguariahyva	154,089	P. Grossa a Joaquim Murtinho	118,852
Jaguariahyva á S. Paulo-Paraná	215,000	Joaquim Murtinho a Congonhas	234,000
S. Paulo-Paraná a Congonhas	118,000		646,092
	780,329		

(**) Admittida feita a ligação do nosso ramal do Paranapanema ao klm. 7 da linha São Paulo-Paraná, o que não deve deixar de ser conseguido do Governo Federal que nella dispenderá menos de 2.000 contos de réis.

— De todas as considerações por nós alinhadas até aqui, verifica-se a importancia real dos problemas rodoviarios e ferroviarios do Paraná. Constata-se os beneficios que advirão ao Estado do orgam deliberativo a que nos referimos. Não é demais, portanto, insistir na sua creação. E' claro que esse Conselho Estadoal de Viação deverá ficar subordinado, no que diz respeito aos interesses estrategicos nacionaes, ao orgam federal que fôr organizado para esse fim. Mas, essa subordinação não deverá ir ao ponto de, nos traçados commerciaes e conomicos, ficarmos subordinados a injuncções de outros interesses.

Quando o Paraná teve que ceder a Santa Catharina a maior parte do contestado, seu então Presidente achou, com razão, que deviamos seguir, economicamente, *rumo ao Norte,* para a zona cafeeira e algodoeira. Já estão decorridos perto de 20 annos e os trilhos da Paranapanema não alcançaram seu ponto final.

Desejamos, agora, que em bem menor prazo attinjamos o rio Paraná e digamos: *rumo ao Oeste!*

REMINISCENCIAS HISTORICAS

Os primeiros passos.

Desde muito tempo se impusera á consciencia dos administradores brasileiros e paranaenses a necessidade premente de ligar a marinha ao planalto por uma via rapida de comunicação.

O decreto de 10 de janeiro de 1871 n.º 4674 do Governo Imperial concedia aos engenheiros Antonio Pereira Rebouças, Francisco Antonio Monteiro Tourinho e Mauricio Schwarz privilegio para uma Estrada de Ferro, partindo de Antonina, passando por Morretes para atingir Curitiba.

A lei provincial n. 266 de 10 de abril de 1871 concedeu garantia de juros de 7% sobre o capital de 4.000:000$000, além de outros favores, aos concessionarios.

O dr. Antonio Pereira Rebouças e o dr. Monteiro Tourinho, brilhantes oficiais do Exercito e engenheiros notaveis, residiam nesta Capital e aqui desempenhavam importantissimas comissões.

Os estudos da ferrovia foram empreendidos em meiados de agosto de 1871 sob a direção imediata de Rebouças.

A linha passava por Barreiros e Morretes, com um ramal até São João da Graciosa.

Subindo constantemente, cortava o caminho do Itupava, atingia a margem do riacho deste nome, seguindo-lhe o curso, só o abandonava quando transpunha o ponto culminante da Serra para dali rumar rumo de Piraquara e Curitiba.

Em 1873, o engenheiro Pereira Rebouças apresentou os estudos da Estrada. E a 4 de janeiro de 1873, conseguiu prorrogação para a incorporação da companhia construtora.

Em 1874, foram transferidos os direitos dos concessionarios ao Barão de Mauá, o genial impulsionador de inumeras atividades nacionais.

Pela lei provincial 304 de 26 de março de 1872, os snrs. engenheiros Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pecego Junior e José Maria da Silva Lemos Junior obtiveram privilegio para construção de uma Estrada de Ferro de Paranaguá a Morretes, tendo os serviços sido iniciados em 1873.

Da inauguração desses trabalhos foi lavrado o seguinte termo na Camara Municipal de Paranaguá:

> Termo para perpetuar a memoria da inauguração da estrada de ferro, desta cidade a Morretes, bem como, dos melhoramentos do porto, na enseada do Gato.
>
> Aos dois dias do mês de dezembro do ano do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil oitocentos e setenta e tres, quinquagessimo da Independencia e do Imperio, ás doze horas do dito mês e ano, no lugar denominado enseada do „Gato", sob a Administração do Exmo. Snr. Presidente da Provincia, Doutor Frederico José Cardoso d'Araujo Abranches, foram inaugurados os trabalhos da estrada de ferro desta cidade a Morretes, bem como, dos melhoramentos do porto no mencionado lugar, confiados ao Diretor-Gerente Pedro Aloys Scherer, depois do Reverendo Vigario d'esta Paroquia Albino José da Cruz, ter procedido ás ceremonias religiosas.

E para todo sempre constar, lavrou-se este termo, que será assinado por todas as pessoas presentes.

E, eu Evaristo José Canderas, Secretario da Camara Municipal, que o escrevi, (assinados) Frederico José Cardoso d'Araujo Abranches — Manoel Eufrasio Correia — Deputado á Assembléa Geral — O Presidente da Camara — Manoel Antonio Guimarães — Os Vereadores: José Antonio Pereira Alves — Antonio Luiz de Bitencourt — Virgilio Elisio de Faria — Joaquim Mariano Ferreira — Francisco Gonçalves d'Araujo — João Correia de Freitas — Francisco José de Souza — O Vigario Albino José da Cruz — O Vigario Jordão Homem Pedroso — O chefe de Policia Salvador Pires de C. Albuquerque Junior — O Capitão do Porto Joaquim Guilherme de Melo Carrão — O Juiz Municipal Manoel Leocadio d'Oliveira. — Seguem-se mais 54 assinaturas.

Considerada caduca a concessão Pereira Rebouças, foi dada nova a outra empresa em 1875.

Dessa data a 1879, quando foi autorizada a transferencia a uma companhia estrangeira, Compagnie Générale de Chemins de Fèr Brèsiliens, decorreram as peripecias da realização de estudos, modificações no traçado, etc.

A Compagnie Générale de Chemins de Fèr Brèsiliens, investida nos onus e direitos de concessionaria, promoveu rapidamente a inicio das obras.

A Incorporação da Companhia.

Pelo exposto acima, se nota que foram penosos os esforços desenvolvidos para a mobilização de capitais para a realização da grandiosa obra.

Pereira Rebouças e seus companheiros a principio, e depois o Barão de Mauá não puderam construir uma empresa suficientemente forte para empreitar a construção.

Data da concessão a Aloys Scherer, Pecego Junior e Silva Lemos a fase realizadora do importante cometimento.

Obtida a concessão da linha Paranaguá a Morretes, surgiu uma competição entre os dois portos.

O Governo Imperial nomeou comissões para se pronunciarem a respeito, tendo sido adotado o parecer da que opinava pela superioridade do de Paranaguá.

A permissão para cessão de direitos sobre a concessão foi dada por decreto 7420 de 12 de agosto de 1879 á Compagnie Générale de Chemins de Fèr Brèsiliens.

Um incidente desagradavel.

Estava escrito que os trabalhos de construção da Estrada de Ferro do Paraná encontrariam em todo seu decurso obstaculos muito serios, vencidos a custa de muita energia e bravura.

Ocorreriam tambem fatos que perturbariam a sua sequencia, como o incidente que vamos referir e protelou a inauguração por alguns dias.

O Imperador Pedro II deveria em sua visita ao Paraná proceder á inauguração da pedra fundamental da grande obra.

S. M. chegou a Paranaguá a 18 de maio de 1880. Estava marcada a ceremonia para o dia 19 de maio.

Ele viera seguido de enorme comitiva. E de Curitiba e outras cidades do Estado afluiram para Paranaguá numerosissimas pessoas gradas e







Pedro Aloys Scherer
1.º concessionario da Estrada e iniciador da construção em 2 de dezembro de 1873.



Dr. Gaston de Cerjat
Direlor de 1895–1902.



Dr. João Carlos Gutierrez
Diretor no período de administração do Governo Federal
1903—1904



Dr. Carlos Froj Westermann
Concessionário e diretor da E. F. Paraná, 1905—1910

autoridades, entre as quaes o Presidente da Provincia, dr. Manuel de Souza Dantas, etc.

A Companhia fizera vir do Corte uma equipe de cosinheiros e confeiteiros para a preparação do banquete.

A cidade se engalanára para as memoraveis festas da inauguração.

Ao lhe ser apresentado o programa das solenidades e festejos, d. Pedro II, leu-o e, pronunciando o seu celebre monosilabo—Sim...Sim..., apanhou um lapis e o riscou de alto a baixo.

E determinou providencias para sua partida para o interior da provincia, via Antonina, estabelecendo que a inauguração só se faria ao seu regresso!

Foi um transtorno geral! Reinou universal contrariedade, pois estava tudo preparado para as festas.

Tentaram mostrar ao Imperador as inconveniencias do adiamento, assinalando os contratempos que os convidados padeceriam.

S. M. permaneceu irredutivel, isto é, persistiu em seu proposito e seguiu sem demora para o planalto, por onde viajou durante 15 ou mais dias!

A inauguração dos trabalhos.

Retornando de sua longa excursão a Curitiba e outras localidades serranas, o Imperador Pedro II aportou a Paranaguá ás 2½ da tarde do dia 5 de junho de 1880.

Imediatamente seguiu para o ponto onde devia se verificar o lançamento da pedra fundamental da estação inicial da Estrada de Ferro do Paraná.

Foi feita a benção da pedra pelo vigario da paroquia José Ferreira da Silva, acolitado pelo vigario de Guaratuba, padre Donato Rofino, depois do que foi a mesma conduzida numa padiola, ao local determinado por S. M. Pedro II, pelos dr. Manuel Buarque de Macedo, Ministro da Agricultura, dr. Manuel de Souza Dantas, Presidente da Provincia e Presidente da Camara Municipal, Manuel Ricardo Carneiro.

Foi colocado um cofre de ferro com moedas e jornais da provincia.

Era a seguinte a inscrição mandada gravar na historica pedra fundamental:

Compagnie Générale de Chemins de Fèr Brèsiliens.

A 5 de junho de 1880 na augusta presença de Suas Magestades Imperiais, sendo ministro e secretario de estado dos negocios da agricultura, comercio e obras publicas o Conselheiro Manuel Buarque de Macedo, e presidente da provincia do Paraná, Dr. Manuel Pinto de Souza Dantas Filho. foi começada a construção da Estrada de Ferro de Paranaguá a Curitiba.

A colher de prata, com que S. Magestade lançou o primeiro cimento desta grandiosa obra, tambem tinha gravada a inscrição seguinte:

"Companhia geral de estradas de ferro Brasileiras.

Sua Magestade o Imperador inaugurou a estrada de ferro do Paraná em 5 de junho de 1880.

Diretor de trabalhos Comendador Antonio Ferrucci".

Ata oficial da inauguração dos trabalhos

Foi lavrada a seguinte ata da solenidade da inauguração dos trabalhos :

Aos cinco dias do mês de junho do ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1880, quinquagessimo nono da Independencia e do Imperio nesta cidade de Paranaguá, da Provincia do Paraná, reinando Sua Magestade o Imperador o Senhor Dom Pedro Segundo, depois de benta segundo o ritual romano, pelo Reverendo Padre José Ferreira da Silva, respetivo vigario desta paroquia de Nossa Senhora do Rosario, foi pelo mesmo Imperial Senhor lançada a pedra fundamental do edificio, entre as ruas Independencia, Misericordia e Largo Duque de Caxias para a Estação inicial da estrada de ferro d'esta Provincia do Paraná, sendo nessa ocasião declarado pelo mesmo Augusto Senhor inaugurados os trabalhos da construção da mesma estrada, autorisada pelo Decreto n.º 5912 de 1.º de maio de 1875, cuja construção foi contratada nos termos do Decreto 6995 de 10 de agosto de 1878 com a "Compagnie Générale de Chemins de Fèr Brèsiliens" em virtude do Decreto n.º 7420 de 12 de agosto de 1879, sob os planos aprovados pelo governo por Decreto n.º 6504 de 27 de junho de 1877.

A este ato assistiram Sua Magestade a Imperatriz, Suas Excias. os Snrs. Conselheiro Manoel Buarque de Macedo, ministro secretario d'estado dos negocios d'agricultura, comercio e obras publicas, Dr. Manoel Pinto de Souza Dantas Filho, presidente da Provincia, Dr. Manoel Alves d'Araujo, deputado á assembléa geral legislativa por esta Provincia, Almirante Visconde de Tamandaré, vereador de Sua Magestade o Imperador, Barão de Maceió, medico da casa Imperial, conselheiro José Caetano d'Andrade Pinto, vereador de Sua Magestade Imperatriz, Dr. Luiz Barreto Correia de Menezes, chefe de policia da Provincia. Os snrs. cavalheiro Paulo Delahante, representante da "Compagnie Générale des Chemins des Fèr Brèsiliens", comendador Antonio Ferrucci, engenheiro em chefe da mesma Companhia, os engenheiros Julio Horta Barbosa e Cristiano Benedito Otoni Junior, membros da comissão fiscal dos trabalhos por parte do Governo Imperial, a Camara Municipal, as comissões de 19 municipalidades da Provincia, da Provincia de Santa Catarina, as autoridades eclesiasticas, civis e militares, os consules e vice-consules e as pessoas gradas do logar e de outros que aqui se achavam reunidas, comissões literarias, industriais e artisticas, comissão por parte dos brasileiros residentes em Buenos Aires, da Republica Argentina, os representantes dos tres jornais da Côrte e dos cinco desta Provincia e do povo em geral.

Em fé, do que eu Manoel Ricardo Carneiro, presidente da Camara Municipal, fiz e escrevi este auto e outro de igual teor por mim autenticado e selado para ser arquivado no livro tombo da Camara Municipal, sendo este assinado por Sua Magestade e pelas seguintes pessoas presentes.

Pedro Segundo, Imperador — Manoel Buarque de Macedo — Manoel Pinto de S. Dantas Filho — Visconde de Tamandaré — Barão de Maceió — José Caetano d'Andrade Pinto — Paulo Delahante — Antonio Ferrucci — Manoel Ricardo Carneiro — Barão de Nacar — Joaquim Mariano Ferreira — João Caetano de Souza — Luiz Barreto Correia de Menezes.

O jubilo popular e as homenagens prestadas

A pedra inaugural da Estrada de Ferro do Paraná, marcando uma epoca para a vida de nossa terra, assinalava notavel victoria da opinião publica e da energia dos paranaguenses.

A cidade festejou com enorme entusiasmo o extraordinario acontecimento.

O povo em massa percorria a urbs, saudando os triunfadores daquela formidavel batalha pelo progresso de Paranaguá.

O Dr. Leocadio Correia pronunciou no baile com que o Club Literario de Paranaguá comemorou o sucesso, com a presença de altas autoridades do Imperio e da Provincia, notando-se entre aquelas o Conselheiro Sinimbú, um discurso primoroso pela forma, pelo fundo e pela concisão e elegancia.

Nessa oração, o grande tribuno fazia convergir sobre a figura de Sinimbú, parte da gloria, quando se exprimia por estes termos calorosos:

"Mas quanta luta, quanto dissabor! quanto desengano cruel não veio mais de uma vez desalentar essas tres vontades intrepidas! Houve porém, quem revestido de alto encargo, por sua retidão e imparcialidade, encorajando os iniciadores da soberba idéa e rompendo os obices que a ela se antepunham com mãos prodigas estabeleceu as bases de nosso futuro engrandecimento fisico e moral! A ele pois, demonstremos ainda nesta ocasião solene, o sentimento grato que nos fazem entusiastica apostrofe dizer:

"Exulta Paranaguá! Faz-te feliz! Si o desalento acometeo a tua esperança, não te iludiam as tuas licitas conjeturas! Fostes ainda ditosa! Não te faltou a mão benefica que alentando a tua fé e alimentando a tua esperança, te fez saír do quasi nada em que jazias para apresentar-te risonha e futurosa entre as tuas co-irmãs.

E tu, Paraná, exulta tambem com teus filhos: a lapide ali depositada pelas mãos do teu monarcha, será o alicerce do teu merito, o grandioso futuro, e as galas de que hoje te revestes simbolisam que o teu passado glorioso, substituido por um presente que te embotara as tradições, vai resurgir no futuro risonho que hoje para ti se abre, e que te foi preparado pelo benemerito e ilustre cidadão a quem hoje deves ainda saudar! O seu nome, indelevel jámais nas paginas de tua historia, será sempre ligado ao venturoso dia 5 de junho em que estas hosanas são levantadas".

Foram dadas a ruas de Paranaguá os nomes de Conselheiro Sinimbú, Pecego Junior, Scherer e Silva Lemos.

A Camara encomendou a Vitor Meireles, o maior pintor do Brasil, o retrato do Conselheiro João Lins Vieira Cansanção da Sinimbú que foi inaugurado solenemente a 16 de maio de 1880, no Paço municipal, em sessão solene da Camara Municipal.

O trafego na Primeira Seção

A linha de Paranaguá até Curitiba foi dividida em tres seções:

A primeira de Paranaguá a Morretes, com 40 klms. 800 ms.; a segunda, de Morretes a Roça Nova, com 35 klms. 494 ms.; a terceira, de Roça Nova a Curitiba, com 33 klms. 961 ms.

Atacados os serviços de construção em 1880 no trecho inicial, sua inauguração só foi feita em 17 de novembro de 1883.

Nos ultimos meses que precederam a esta ceremonia já os comboios circulavam a titulo precario, conduzindo mercadorias e mesmo passageiros.

A inauguração se realizou com solenidade, embora a população de Morretes não manifestasse nenhum entusiasmo pelo acontecimento.

O trem inaugural, conduzindo 300 pessoas de todas as classes sociais, largou da estação de Paranaguá, ás 9 horas da manhã, chegando a Morretes ás 11 horas da manhã.

Os paranaguenses fizeram todo o percurso vibrando de alegria. E na cidade de Nhundiaquara prosseguiram manifestando seu imenso jubilo.

Houve discursos, banquete e baile, em regosijo do fato.

A inauguração da ponte São João

A ponte de São João é uma das obras de arte mais arrojadas da Estrada de Ferro do Paraná.

Fica no quilometro 62,410. E' o viaduto mais importante de toda a linha.

Consta de 4 vãos, sendo os tres pequenos de chapas e almas cheias. O central é de treliça sobre pilares de ferro batido, assentados sobre bases de alvenaria.

O vão medio tem uma altura de 58 metros acima do fundo da grota.

Ha ali 3.252 m3 de alvenaria e 442.628 quilos de ferro.

A inauguração da Ponte de São João foi feita no dia 26 de junho de 1884.

O trem com os convidados saiu de Morretes ás 10 1/2 da manhã.

O comboio constituido de cinco vagões repletos de pessoas passou sobre o viaduto sob o atroar de vivas entusiasticos ao dr. Teixeira Soares, o energico Diretor das obras em construção

Avançou-se até o viaduto seguinte. Foram visitados os trabalhos.

A companhia ofereceu um lanche aos convidados. Trocaram-se nessa ocasião inumeros brindes, sendo saudados o dr. Teixeira Soares e o dr. Francisco Pereira Passos.

No regresso para Morretes, ao passar o trem sobre a Ponte São João o dr. Teixeira Soares ergueu um viva aos trabalhadores da Ponte São João.

Na singeleza dessa manifestação, o genial politécnico consagrava o elemento braçal, cujo contingente foi valiosissimo, pois não apenas trabalhando concorreu para o triunfo colossal daquele empreendimento, mas com a saude e a vida.

Conta o barão de Capanema em brilhante artigo sobre a ferrovia que para manter em serviço 3.000 operarios, o dr. Teixeira Soares arregimentára 9.000, dos quaes para mais de 5.000 permaneciam doentes!

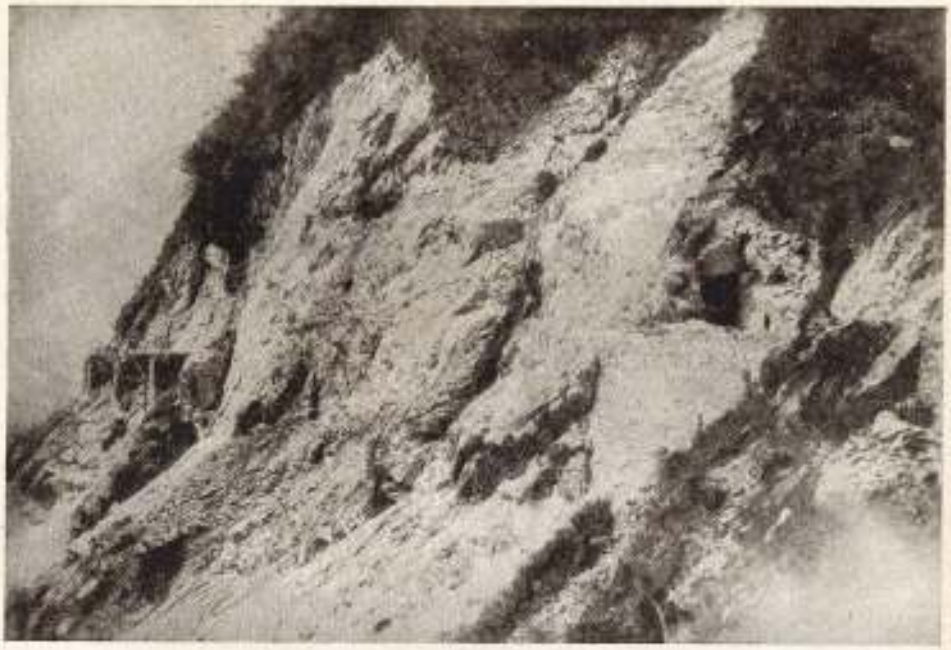
Uma visita presidencial ás obras

Um dos episodios mais memoraveis da construção da Estrada de Ferro do Paraná foi o da visita do eminente brasileiro dr. Carlos Augusto de Carvalho, que foi Presidente da Provincia do Paraná e cujo nome ficou perpetuado no Viaduto Carvalho e numa rua da cidade de Curitiba, a que corre paralela á Saldanha Marinho.

O Presidente seguiu para Morretes no dia 10 de junho de 1884.

Tunel n. 9.
Vê-se na fotografia: 1 - Eng.º Lazzarini, 2 - Eng.º Sapolwski, 3 - Eng.º von Bock, 4 - Eng.º Carlos Westermann.

Tunel n. 5 e Viaduto em construção.



Construção do Viaduto Carvalho e tunel.



Ponte de São João em construção.

E dali foi até a ponta dos trilhos. Desse ponto, ora a pé, ora a cavalo, percorreu todo o leito da estrada até o tunel de Roça Nova cuja perfuração se mostrava dificil. De Roça Nova embarcou para Piraquara.

O Presidente galgou a pé, vencendo muitas dificuldades, o Pico do Diabo.

Foi ali saudado pelos engenheiros que o acompanhavam, tendo sido interpretes destes o dr. Oppitz que pronunciou estas palavras:

"A 722 metros acima do nivel do mar os engenheiros da estrada de ferro saúdam ao dr. Carlos Augusto de Carvalho, dignissimo Presidente do Paraná".

O grande brasileiro respondeu a essa homenagem, dizendo:

"Os americanos do sul tambem podem dizer que a palavra impossivel não faz parte do seu dicionario".

"Si o yankee rompe a muralha de gelo da Sierra Nevada com a ferrea pata do cavalo mecanico, nós brasileiros igualmente fazemo-lo trilhar por impraticabilidade de somenos grandeza".

"Em meio daquela natureza americana selvagem, no dizer de Vieira de Castro, como tudo quanto ha de grande no mundo fisico e no mundo moral quando a imaginação adianta alguns dias o resfolegar do pulmão de aço por aquelas escabrosidades colossais, sente-se orgulho de ser brasileiro, de ter nascido nesta terra abençoada em cujo seio cresceram e se desenvolveram homens da estatura moral dos engenheiros que trabalham na Estrada de Ferro do Paraná".

O primeiro trem em Curitiba

A 19 de dezembro de 1884 chegou a Curitiba o primeiro trem.

Ele foi recebido com festas, pois marcava um fato de excepcional importancia não só para Curitiba, que começaria a perder d'aí em diante a sua condição de aldeia isolada do mundo, como para o Paraná cujo progresso tomaria enorme impulso.

Dias antes estivera nesta capital a Princesa Isabel, seguida de brilhante sequito.

Sua Alteza entretanto desembarcou no Cajurú, tendo feito em carro o percurso até a cidade por motivos de embargos opostos pela Camara Municipal e por particulares ao prosseguimento da construção da estrada.

O leito se achava pronto, os trilhos estendidos, mas se verificou aquele desagradavel incidente a que todos os jornais da epoca daqui e do Rio fizeram referencias.

O povo recebeu a primeira locomotiva que atingiu a plataforma da estação de Curitiba, na data historica da emancipação da Provincia, com muita alegria.

Como interprete desse sentimento da população falou o dr. Joaquim de Almeida Faria Sobrinho, pronunciando pequeno mas vibrante e luminoso discurso:

«Veste-se a cidade de gala; o povo em massa se move! Exultão todos, estremecendo de jubilo, nos transportes do maior entusiasmo!

E' nobre, é justa, Senhores, esta expansão de nossas alegrias.

Após muito tempo de insano labutar, vêmos, enfim, realizada uma das nossas mais caras esperanças: — está satisfeita a legitima aspiração de nossa provincia!

O *trem de ferro*, transpondo os abismos e as serranias, abatendo as florestas e rasgando os rochedos, qual gigante infatigavel, veio sibilar ás portas desta capital!

Quem ha, pois, que, filho desta terra ou dela ligado pelos laços da afeição, não sinta o coração palpitar de jubilo, medindo essas palpitações pela grandeza do melhoramento que vem de realizar? . . .

Pois bem! No momento em que a *locomotiva*, arauto do progresso, rompendo novos horizontes e alargando as raias de nossa atividade, faz resôar as mais ardentes aclamações e desperta os hinos festivais do povo, entregue á embriaguez da alegria e do entusiasmo; no momento em que todos se animam, parecendo sentir já o benefico influxo da soberba cadeia de confraternidade, cujos élos se prendem a todas as industrias; neste momento, Senhores, todas as manifestações de apreço, todas as demonstrações de admiração e reconhecimento são devidas, incontestavelmente, áqueles que abriram caminho á este *gigante*, precursor de uma nova éra de prosperidade.

A' vós, pois, Snr. Dr. Teixeira Soares, distinto chefe de tão importantes trabalhos, e á cada um de vossos dignos auxiliares; á vós, intrepidos e inteligentes obreiros de uma grandiosa empreza, que, vencendo quasi o impossivel, realizastes verdadeiros portentos, que elevam bem alto o vosso nome e fazem honra á Engenharia Brasileira; á vós, que, levando vossos esforços a altura da abnegação, avançastes sempre atravez dos perigos e das dificuldades, sem esmorecer jamais; á vós, que, encarando muitas vezes a morte nas profundezas negras dos precipicios, conseguistes galgar os pincaros ainda virgens da montanha e levar a efeito esta obra monumental, vem a população desta cidade cobrir de aplausos e render tão justas quão sinceras homenagens, consagrando a importancia de vossos serviços e a real valia de vosso merito, por *bravos* erguidos á vossa pericia e a vossa coragem!

Viva o Ilmo. Snr. Dr. João Teixeira Soares, distinto engenheiro da estrada de ferro de Paranaguá á Curitiba!

Viva o ilustrado Corpo Tecnico da construção da mesma estrada!

Viva o progresso da provincia do Paraná!»

A comitiva carioca vinda para as festas

A primeiro de fevereiro de 1885 partiu da cidade de Curitiba um trem especial com destino á cidade de Paranaguá.

Nele viajaram as pessoas gradas que aguardariam naquele porto o desembarque da numerosa comitiva, procedente do Rio de Janeiro, no vapor «America», fretado pela «Compagnie Générale de Chemins de Fèr Brèsiliens».

No comboio que largou da estação ás 9 horas da manhã, seguiram o dr. Brasilio Machado, Presidente da Provincia; dr. Pedro Leão Veloso Filho, Chefe de Policia; conselheiro Jesuino Marcondes; drs. João Teixeira Soares, Benjamin Weinschenk, Cesar de Andrade, Leopoldo Weiss e Carlos Westermann.

O trem chegou a Paranaguá ás 5 horas da tarde.

Ás 7 horas da manhã do dia 2 de fevereiro ancorou em Paranaguá o navio «America» que conduzia os convidados.

As personalidades de Curitiba apresentaram as boas vindas aos excursionistas.

Estes eram numerosissimos, destacando-se os seguintes:

Dr. Buarque de Macedo, Ministro da Agricultura; Visconde de Paranaguá; Conselheiro Manoel Francisco Correia; Conselheiro Sinimbú; dr. Afonso Celso Junior; Conselheiro Cristiano Benedito Otoni; drs. Julio e Virgilio Benedito Otoni; Ministros da Belgica, França e Russia; drs. J. L.

Vieira, C. Sinimbú Junior e Inacio Walace da Gama Chrokane; comendadores Angelo Eloi da Camara, Malvino da Silva Reise e Manoel Pimenta Bueno; Francisco Pimenta Bueno; Marc Ferrez; dr. Moisés Marcondes; dr. Alberto Eugenio Parreiras Horta; Urbano Duarte, do *Paiz;* Charles Morel; Emilio G. da C. Miranda Junior; dr. Ernesto Ascoli; C. Amelo Chelon; Alfredo do Vale Cabral; desembargador Herbert H. Schmidt; Herculano Ferreira Pena; Crisanto Leite Miranda Sá; Lucas de Barros; Pedro Afonso de Souza Coutinho; Franklin Ferreira de Sampaio; engenheiro Williams Rodgers; Francisco Ferreira Garcez; G. A. Wilson; José Ferreira Horta; Candido Ferreira de Abreu; coronel Gentil José de Castro; dr. José Eustaquio Ferreira Jacobina; M. Calogeras; E. Delau; dr. Joaquim Mendes Malheiros; dr. Henrique Toledo Dordworth; João H. Afonso Toledo Figueiredo; desembargador Alberto Morsing; Paulo Cesar de Andrade; Joaquim R. M. Lisboa; Antonio J. da Silva Rebelo; Henrique Romagueira; Bernardino Lopes; James Philipo; Antonio A. da Silva Carvalho; dr. José Bento de Araujo; M. Bertolini; H. David Dansog; dr. José M. da Silva Coutinho; Monteiro de Mamoré; G. Rubens Tavares; dr. Francisco Alves da Silva Campos; Esequiel Correia dos Santos.

A imprensa esteve representada pelos seguintes jornalistas:

Alfredo Camarate, do *Jornal do Comercio;* Charles Morel, da *Revista Universal Financeira e Maritima;* Emile Delau, do *Couriér du Brèsil;* Vale Cabral, da *Gazeta Literaria;* Capistrano de Abreu, da *Gazeta de Noticias;* dr. Pedro Luiz, do *Brasil;* Urbano Duarte, do *Paiz;* Bernardino Lopes, da *Gazeta da Tarde.*

Na primeira relação figuram muitas individualidades ilustres ou celebrizadas pelo seu valor ou certos acontecimentos que posteriormente neles estiveram envolvidos.

Os primeiros nomes são de uma evidencia na historia do Brasil que dispensam referencias mais minuciosas: Buarque de Macedo, Ministro da Agricultura, Visconde, depois Marquez de Paranaguá; Manoel Francisco Correia, o nosso conhecidissimo Senador Correia, que foi Ministro dos Extrangeiros numa fase agudissima da vida nacional; o conselheiro Sinimbú, varias vezes Presidente de Conselho, Chefe de Partido, personalidade notabilissima da monarquia; o conselheiro Cristiano Otoni, membro de uma familia de notabilidades, etc.

Aqui vieram Afonso Celso Junior, então um moço deputado e depois escritor eminente, membro da Academia Brasileira de Letras, Presidente do Instituto Historico e Geografico.

Gentil de Castro foi, depois de proclamada a republica, assinado por questões politicas.

Entre os jornalistas assistiram as festas inaugurais, Bernardino da Costa Lopes, conhecidissimo por B. Lopes, autor de «Chromos», «Pizzicatos» e outros livros aplaudidos; João Capistrano de Abreu, o grande historiador brasileiro. Nascido em 23 de outubro de 1853, contava, quando nos visitou, 32 anos e era redator da *Gazeta de Noticias* do Rio de Janeiro. Deixou numerosas obras quasi todas de natureza historica. Existe uma fundação «Capistrano de Abreu», constituida por amigos do eminente historiador.

Visitou-nos tambem Urbano Duarte, nascido em Lençóes, Baía, em 31 de dezembro de 1855 e falecido em 10 de fevereiro de 1902.

Era militar. E escreveu muitas obras, tendo pertencido á Academia Brasileira de Letras. Era um *conteur* admiravel.

A viagem inaugural

As 10 horas da manhã, do dia 2 de fevereiro, o trem inaugural largou de Paranaguá por entre manifestações entusiasticas da população.

As 2 horas da tarde, atingio Cadeado.

No Chalet da comissão de construção foi oferecido lauto almoço aos viajantes.

Houve varios discursos:

O dr. Brasilio Machado, Presidente da Provincia, saudou o Ministro da Agricultura, dr. Buarque de Macedo.

O dr. Leão Veloso Filho, Chefe de Policia, brindou os Ministros da França, Belgica e Russia, presentes a inauguração.

O dr. Maia de Lacerda, saudou o Ministro da Agricultura, dr. Buarque de Macedo; o dr. Buarque de Macedo, á Compagnie Générale de Chemins de Fèr Brèsiliens; o conselheiro Visconde de Paranaguá, os empreiteiros; o dr. Brasilio Machado, Presidente da Provincia, ao Conselheiro Sinimbú; o dr. Francisco Pereira Passos, representante da Companhia no Brasil, aos visitantes; o dr. Afonso Celso Junior, á imprensa.

As 4 horas da tarde, o trem se poz em movimento e chegou as 7 horas da noite em Curitiba. Mais de 5000 pessoas aguardavam-no na estação.

Esta se achava ornamentada de bandeiras e folhagens.

Viam-se utensilios dos operarios: pás, picaretas, alavancas, etc.

As bandeiras da França, Italia, Russia, Belgica, Brasil, etc. se entrelaçavam, significando o cosmopolitismo dos elementos que contribuiram pelo cerebro, cultura ou braço para a realização da grande obra.

Bandas de musica executavam entusiasticas peças.

As 8 horas da noite começou, dentro da estação, um banquete que a Compagnie Générale de Chemins de Fèr Brèsiliens ofereceu aos convidados.

Houve as seguintes saudações, além de outras:

Do dr. Francisco Pereira Passos ao dr. Buarque de Macedo, Ministro da Agricultura;

Do dr. Buarque de Macedo á Compagnie Générale de Chemins de Fèr Brèsiliens;

Do Conselheiro Manoel Alves de Araujo, aos hospedes;

Do Comandante Pereira Junior á engenharia e ao Conselheiro Sinimbú;

Do Conselheiro Sinimbú á população do Paraná;

Do dr. Afonso Celso Junior ao Conselheiro Cristiano Otoni;

Do comendador José Ribeiro de Macedo á Companhia em nome de Porto de Cima.

Falaram ainda: Conselheiro Cristiano Otoni, Leão Veloso, Santos Lagos, dr. Generoso Marques dos Santos, dr. Franklin Sampaio, Artur Ferreira de Abreu, dr. Emidio Westfalen e dr. Pedro Luis.

Encerrou a serie de brindes o dr. Buarque de Macedo, erguendo um brinde a S. Magestade D. Pedro II.

O banquete terminou ás 3 horas da madrugada.

O Club Curitibano ofereceu um grande baile aos visitantes, em comemoração ao notavel acontecimento.

Uma noticia do Jornal do Comercio

O *Jornal do Comercio*, de Curitiba, em seu numero de 7 de fevereiro de 1885 publicou a seguinte noticia da inauguração:







Tuneis 11 e 12 em construção.



Tunel n. 11 em construção.

Muro de arrimo e Tunel n. 13 em construção.

Vale do Ipiranga, vendo-se a linha em construção.

«O grande melhoramento que a provincia acaba de receber com justo orgulho e intraduzivel satisfação, procede e liga-se á concessão feita a José Gonçalves Pecego Junior e José Maria da Silva Lemos, com permissão, contida no decreto n. 7420 de 12 de agosto de 1879, para transferirem á Companhia Geral dos Caminhos de Ferro Brazileiros os respectivos onus e direitos, dando-se á esta, autorisação para funcionar no imperio pelo decreto n. 7803 de 26 de agosto de 1880. O decreto n. 5912 de 1.º de maio de 1875 concedeu garantia de juros, de conformidade com o disposto na lei n. 2450 de 24 de setembro de 1873. Foi autorisada a sociedade anonima Dyle & Bacalan para funcionar no imperio pelo decreto n. 7886 de 9 de novembro de 1880. Esta sociedade entrou a funcionar desde 8 de março de 1879 e a sua duração se estenderá até 31 de julho de 1914. A primeira pedra da construção desta estrada foi assentada a 5 de junho de 1880 na presença de SS. MM. Imperiais. De 110 kms., 386 m., 932 é a extensão total da estrada, que é dividida em 3 seções, sendo a I.ª de Paranaguá a Morretes; a II.ª de Morretes a Borda do Campo; e a III.ª da Borda do Campo a Curitiba. A linha parte com a altura de 5 m, sobre o baixo mar, desce a 4m,20 no km. 2,200 e atinge a altura de 955 m, no quilometro 80. A subida da serra começa no quilometro 42,400, na altura de 12 m, 50 sobre o mar, e termina no km. 80. A I.ª seção foi construida em terrenos alagadiços e arenosos, e tem a extensão de 40,930 m, 25. As obras d'arte são 38 boeiros, 31 drains de tubo de barro vidrado com o comprimento de 233 metros, 3 drains de pedras longitudinais com o comprimento total de 269 m, 50, 34 pontilhões, com o vão total de 69 m, 80. Ha 20 pontes, todas com superstrutura metalica e o vão total de 22 m, e peso total de 252,639 quilos de ferro. Os edificios da seção constam de 4 estações, que ocupam uma superficie coberta de 3002 m, 50, 9 casas de turmas.

A II.ª seção, que comprende a subida de serra é onde maiores dificuldades foram superadas. dificuldades que provieram já do terreno, já da falta de caminhos. A seguinte descrição é toda da pena do reporter do Jornal do Comercio, da Côrte, que acompanhou SS. AA. em sua viagem á provincia:

"Terrenos escarpados de rocha decomposta, apresentando grandes dificuldades, obrigam a grandes despezas para chegar ao fim. É medonho e magestoso e admiravel e digno de se vêr a força de inteligencia sobrepujando a altaneira serra do Marumbi, não podendo grimpar o cume, mas escalavrando os bordos d'essa altiva montanha do Itupava, ramificação da serra do Mar. Nos terrenos atravessados pela estrada vê-se o abismo que sucede ao precipicio, este ao escorregamento da terra, este ao côrte interminavel de alto baixo, paredes a prumo que em face uma da outra são hoje ligadas por viadutos, cuja construção e assentamento custaram sacrificios. O solo, composto de grandes cortes, tem a aparencia de uma estrada de ferro feita, póde-se dizer, de tuneis encarreirados, de viadutos que se sucedem, pontes que se estendem uma após outra, mostrando assim ao viajante a diversidade de construções na mesma via-ferrea e em tão limitada extensão. O trem sae de um tunel para atravessar um viaduto, d'este torna a entrar n'outro tunel, que deixa para cortar uma ponte, que é logo sucedida por outro viaduto, tendo a seu lado extenso e alcantilado vale, apresentando panorama deslumbrante e unico talvez no Brasil, de modo que se vê uma violenta cascata e viaduto atravessado pelo trem de um lado e em frente a ingreme e verdejante montanha formando belissimo vale. Muito trabalho foi perdido pela dificuldade do terreno; entre outros vi ontem um corte que, já muito adiantado, escorregou todo inteiro, ficando perdida a obra, o que forçou um engenheiro a recorrer a um tunel para poder atravessar a rocha. Estes trabalhos foram confiados a uma turma de engenhei-

ros estrangeiros, depois substituidos por um grupo de engenheiros nacionais, tendo á sua frente o Dr. João Teixeira Soares, cujo nome simbolisa a aptidão e o merecimento da engenharia no Brasil. Graças a esse talentoso profissional e a seus habeis auxiliares, é hoje uma realidade a perigosissima estrada de ferro do Paraná, cuja II.ª seção só pode ser vista por gente de coragem, porque aqueles que sofrerem de nervos não lhes deve ser agradavel o aspeto d'aqueles precipicios nem d'aqueles paredões que parecem interminaveis".

Tem a II.ª seção a extensão de 45,491m,352, sendo o raio minimo das curvas de 90 a 100 metros, em 11,693m,277. As obras d'arte constam de: 32 drains de pedra; 175 boeiros; 39 enrocamentos; dos quaes o mais importante é o do Cari, com o volume de 1,180m,3; 141 muros de arrimo, com o comprimento total de 3,434m, sendo as alturas mais frequentes de 10m. de face visivel, fora as fundações; 32 pontilhões, com o vão total de 64m,60, dos quais 18 em aço; 41 pontes e viadutos com superstrutura metalica e de comprimento total de 972m,32 e peso total de 1,770,044 quilos de ferro. A III.ª seção tem a extensão de 23,965m,33, o raio minimo das curvas de 150m, em 256m,94. O ponto culminante é no km. 106,450m, no alto do Cajurú, com 925m,08 acima do mar. Existem n'esta seção tres enrocamentos; nove boeiros; 10 drains de tubo de barro com 150m de comprimento, tres drains de pedras; nove pontilhões com o vão total de 23m, 10 pontes e viadutos com o vão total de 121m, e peso total de 150,393 quilos de ferro.

Ha tres estações: a de Piraquara, com edificio para viajantes e cargas; a de S. José, e a de Curitiba, a qual tem área de 2.999m². Compõe-se de um vasto edificio para viajantes e dous grandes armazens de mercadorias, oficinas, armazem e escritorio. Eis os dados que colhemos sobre a obra magnifica com que em boa hora foi dotada a nossa provincia. Cumprimos o gratissimo dever de saudar a Compagnie de chemins de fer bresiliens, os seus dignos representantes no paiz e n'esta provincia, os dedicados engenheiros que tomaram ativa parte nos dificilimos trabalhos de construção, e os humildes operarios, muitos dos quais sucumbiram vitimas de sua coragem e abnegação. Todos cumpriram o seu dever; mas as manifestações do regosijo publico não corresponderam a grandeza e importancia do melhoramento. Entre as aclamações populares, entre os vitores dos cidadãos, entre os brindes levantados pelos cavalheiros que tomaram parte na magestosa festa organisada pelos representantes da importante companhia, a nossa camara municipal mostrou-se sobrecarregada com as latas de leite armadas de cadeado, e com brilho proprio de nossa iluminação publica. Nunca esta cidade fêz peor figura: o povo prorompeu em estrepidosos vivas, que traduziam o imenso entusiasmo de todos os paranaenses; mas a municipalidade, raquitica, amarela retardataria, com a politica que vai felicitando a provincia, apareceu aos olhos dos personagens que chegavam de outras terras, envolvida n'uns papeis velhos, em uns autos enfumados e sortidos, onde fulguravam em letras de chamas, quais lampeões vagabundos, os termos da petição com que os nossos vereadores quizeram e tentaram sustar a marcha da primeira locomotiva que transpôz o planalto de Curitiba. A luz do progresso fere dolorosamente a retina dos morcêgos: a estrada de ferro, vindo acelerar a circulação do pensamento, e unir em um laço harmonico as ideias livres e os sentimentos generosos, devia fazer estremecer, causar terriveis convulsões aos representantes de nossa barbaria, aos elefantes do nosso atrazo e de nossa decadencia.»

Pessoal existente de 1880 a 1885

Nomes	Empregos	Data de entrada			Data de saida	
A. Ferrucci	Diretor geral	20	Janeiro	1880	Janeiro	82
Antonio Rigorini	Eng. Adj. Sec.	20	„	1880	„	81
Joseph Sergardi	Agrimensor	20	„	1880	Outubro	80
Romano J. Thomas	„	20	„	1880	Agosto	80
Jules Cristani	Eng. secção	1	Março	1880	31 Janeiro	81
Guiata Ernest	Agrimensor	1	„	1880	31 „	81
Le Cocq A.	Eng. secção	1	„	1880	20 Agosto	80
Ritmann	Eng. adjunto	1	„	1880	Março	81
Medisch Ernest	Agrimensor	1	„	1880	Outubro	83
Taddei Ludovic	„	1	„	1880	„	83
Bombled Alzir	Desenhista	1	Março	1880	Presente	
Fabris Eugene	Agrimensor	1	„	1880	Abril	81
Zuin François	„	1	Junho	1880	6 Janeiro	82
Wendt Otto	„	1	Agosto	1880	Outubro	80
Manoel da Costa Lisbôa	Escriturario	1	„	1880	Março	81
Henrique Delgado	Eng. adjunto	1	„	1880	20 Outubro	81
Schasff Otto	„ „	1	„	1880	Junho	84
Westermann Charles	„ „	1	Setemb.	1880	Novembro	80
Galley W.	„ „	1	Outub.	1880	„	83
Weinel Othmar	„ „	1	„	1880	7 Nov.	81
Lorguss Frederic	„ „	1	Nov.	1880	Dezembro	81
Weidig Maxime	„ „	11	„	1880	Setembro	83
Oppitz Ferdinad	„ „	1	Dez.	1880	Maio	82
Antonini Charles	Agrimensor	1	Fever.	1881	Junho	83
Boesch André	Eng. secção	1	„	1881	Maio	82
Douat Etienne	„ „	1	„	1881	16 Outubro	81
Lenglet François	Agrimensor	1	„	1881	Junho	83
Moja Ferdinand	Agr. adjunto	15	„	1881	20 Dezemb.	81
Maignac Ernest	Escriturario	1	Março	1881	Junho	84
Berlan Emile	Agrimensor	1	„	1881	Maio	81
Gabriel Pereira	Tradutor	1	„	1881	„	81
Suess Richard	Arquiteto	20	Janeiro	1880	Abril	82
Cuniberti M.	Eng. secção	1	Abril	1880	Setembro	83
Lavagnino Lorenzo	Agrimensor	1	„	1800	„	83
Boubin Edouard	Escriturario	1	Maio	1880	Fevereiro	81
F. Preda	Chefe contab.	1	„	1880	„	81
Delahante Paul	Agrimensor	1	„	1880	Outubro	84
Levich Ernest	Escr. adjunto	1	„	1880	Junho	83
Arno Giesth Carlos	Agrimensor	1	Julho	1880	31 Dezemb.	81
Carvalho Cypriamo	„	1	Setemb.	1880	Presente	
Manoel Alves Magalhães	Armazenista		Janeiro	1881	Janeiro	82
Massel F. B.	Agrimensor		„	1881	„	84
Paul Pinot	Escriturario	1	Abril	1881	Dezembro	82
Plinio Soares	Eng. secção	1	„	1881	Maio	82
Alves da Silva Sá	Eng. adjunto	1	„	1881	Presente	
Jorge Ottoni	„ „	1	„	1881	Abril	82
Gergotich Hector	„ „		Maio	1881	Setembro	81
Wassel P. B.	Agr. desenh.	15	„	1881	Presente	
Weinschenk Benjamin	Eng. adjunto	1	„	1881	Presente	

Nomes	Empregos	Data de entrada	Data de saída
Spangenberg	Eng. adjunto	1 Maio 1881	5 Maio 82
Henrique Guimarães	Agrimensor	1 „ 1881	Presente
Caetano Campos	„	15 Junho 1881	Fevereiro 84
Eduardo Mendes Gonçalves	Eng. adjunto	1 „ 1881	Janeiro 82
Oliander G. Emile	Agrimensor	1 „ 1881	Junho 83
Watkmann Jules	„	1 „ 1881	Novembro 83
Gaston Pinot	„	10 Julho 1881	Presente
Claparede Piesse	Desenhista	18 „ 1881	Presente
Tamplin Albert	Escriturario	2 „ 1881	Fevereiro 84
Manoel F. Correia	Eng. adjunto	1 „ 1881	Presente
Lazzarini Jean	Agrimensor	2 „ 1881	Junho 84
Lanteggia Joseph	Eng. adjunto	1 „ 1881	Janeiro 83
Polycarpo Carneiro	Escriturario	22 Julho 1881	Agosto 83
Januario Assumpção	Cx. pagador	1 Agosto 1881	Maio 83
José Marques Lisbôa	Escriturario	1 „ 1881	Outubro 81
Leopoldo da Silva	Eng. adjunto	1 „ 1881	Outubro 81
Henrique Baptista	„ „	19 „ 1881	Outubro 83
Cezar A. Andrade	„ „	16 „ 1881	Presente
Padewich Mansuit	Desenhista	1 Setemb. 1881	Setembro 82
Battisti Alcest	Agrimensor	1 „ 1881	Janeiro 82
Gelbke Adalberg	„	1 „ 1881	Dezembro 83
Dandreau Jean	„	1 „ 1881	Maio 83
Victor Trockmann	„	1 „ 1881	Junho 83
Wyder Auguste	Desenhista	10 Outub. 1881	22 Janeiro 82
Leon Sounis	Chefe oficinas	1 Nov. 1881	Presente
Guenon Paul	Engenheiro	1 Nov. 1881	Maio 82
Philippe Lescure	Diretor dep.	1 Janeiro 1882	Julho 83
João Teixeira Soares	Eng. em chefe	15 „ 1882	Presente
Icilio Orlandini	Chefe contab.	15 „ 1882	Maio 83
Max Schubert	Aux. tecnico	1 Fever. 1882	Presente
Rodolpho Wolff	„ „	1 „ 1882	Julho 82
Legendre A. C.	„ „	1 „ 1882	Presente
Waldimir Lobo	„ „	1 „ 1882	21 Fevereiro 82
Frederico Bock	„ „	1 „ 1882	Presente
Antonio Philippe Pereira	Adj. do pag.	10 „ 1882	Janeiro 83
Jacob Schafer	Desenhista	19 „ 1882	Agosto 83
Laurindo da Silva Cruz	Crdo. de escr.	10 „ 1882	Abril 83
Antonio T. da Silva	Porteiro	20 „ 1882	Agosto 83
João Bittencourt	Escriturario	1 Abril 1882	Maio 82
Alipio Costa e Silva	Desenhista	1 „ 1882	Julho 82
A. Teixeira de Mattos	Eng. adjunto	1 „ 1882	Presente
Missena Taveira	„ „	1 „ 1882	„
André Beset	Crdo. escrip.	1 Maio 1882	„
José Martins	„ „	1 „ 1882	„
Claudio Fumagalli	Escr. tecnico	Julho 1882	„
Giorgi Vicenzo	Desenhista	„ 1882	„
David Ailken	Copista	„ 1882	Maio 83
João Cunha Mello	Telegrafista	„ 1882	18 Novemb. 83
Manoel Francisco Loyres	„	„ 1882	Presente
João Timotheo de Simas	„	„ 1882	„
João Regis Pereira da Costa	„	„ 1882	Agosto 83

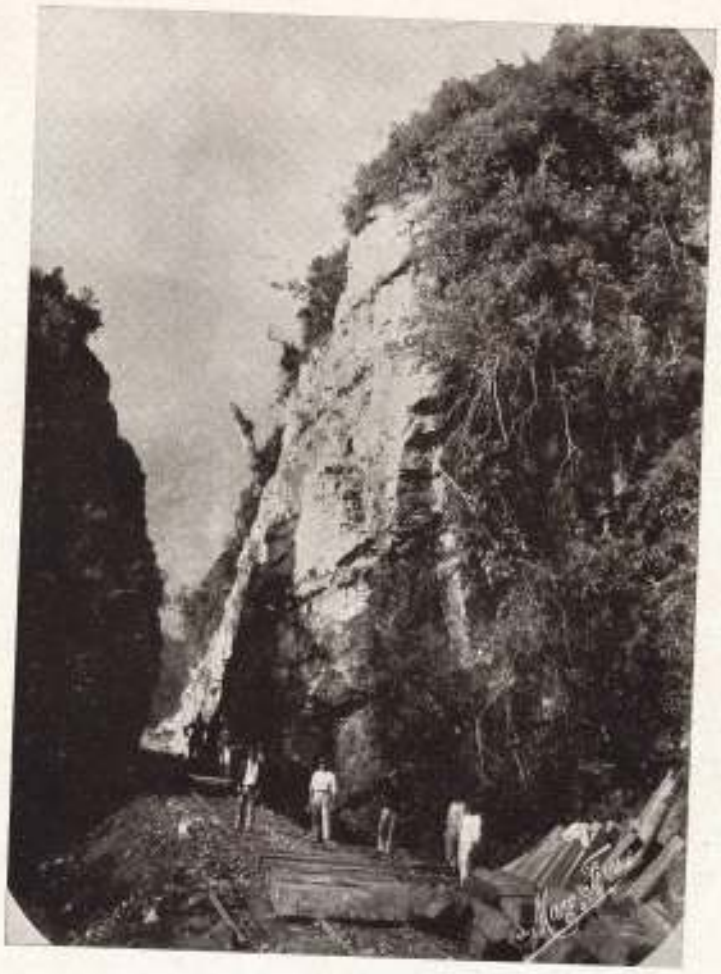


Vista geral da estrada em construção, compreendida entre a ponte de São João e o Pico do Diabo.

1 - Itupava (Eng.º Lange), 2 - Cadeado, 3 - Pico do Diabo.



Antiga estação de Paranaguá.



(Arquivo do Snr. Aluizio Abreu.)
Construção da E. F. Paraná - Cadeado.



Estação antiga de Paranaguá - Vista de frente.

Nomes	Empregos	Data de entrada	Data de saida
Arlindo Romão	Crdo. escrip.	Julho 1882	Presente
Achilles Stenghel	Aux. tecnico	„ 1882	„
Manoel Gomes	„ „	„ 1882	Fevereiro 83
Gabriel Pereira	Escriturario	4 Agosto 1882	Abril 83
José Gomes Netto	Desenhista	1 „ 1882	Setembro 82
João Gomes da Silva	Armazenista	1 „ 1882	„ 82
Ulysses M. Braga	Escriturario	Setembro 1882	Outubro 84
H. E. Holmes	Armazenista	1 Dez. 1882	Presente
F. F. Spinacio	Crdo. escrip.	Fevereiro 1883	Março 83
F. L. Guimarães	Adjunto arm.	„ 1883	Agosto 83
Paul Blénert	Chefe contab.	Abril 1883	Presente
Augusto Espinola	Escriturario	Novembro 1883	Outubro 84
Joaquim Cardoso da Costa	Escriturario	Novembro 1883	Maio 84
Mariano de Oliveira	Cx. pagador	Junho 1884	Presente
Gustavo Pellegim	Escriturario	28 Fever. 1884	„
Paul Sauvé	„	1 Nov. 1884	„
Lucio Pereira	„	28 Janeiro 1884	„
Demosthenes Simas	Empr. escrip.	11 Dez. 1884	„
G. João Sanches	Armazenista	Fevereiro 1883	„
Ernesto Laynes	Auxiliar	23 Dez. 1883	31 Outubro 84

COMEMORAÇÕES DO CINCOENTENARIO DA ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ

A ideia das festas.

A ideia da comemoração do Cincoentenario da inauguração da Estrada de Ferro do Paraná, que devia ocorrer em fevereiro de 1935, partiu do Dr. Osvaldo Pilotto, professor da Escola Normal Secundaria de Curitiba e membro da Sociedade Paranaense de Arqueologia.

Transmitida ao Dr. Alexandre Gutierrez, Superintendente da Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, a sua ideia, foi abraçada entusiasticamente pelo mesmo.

Comissão diretora.

Pelo Superintendente, afim de estudar, coordenar e promover a realisação dos festejos foi designada a seguinte comissão: Dr. Caio Machado, diretor do jornal „O Dia", Dr. Osvaldo Pilotto, Dr. Carlos Schubert, Chefe da Via Permanente da E. F. Paraná, Ernesto Lange, Ajudante da Inspetoria Geral da Via Permanente, Dr. Carlos Westermann, Chefe do Trafego da E. F. Paraná e Raul Carvalho, Chefe da Estatistica. Essa comissão nomeou para seu presidente o Dr. Caio Machado e para secretario o sr. Raul Carvalho.

Empossada a comissão, iniciou desde logo os seus serviços, tendo sido deliberado a ida ao Rio de Janeiro, do seu presidente, afim de providenciar junto ao Governo Federal tudo quanto dele dependesse.

Seguindo para o Rio de Janeiro, o Dr. Caio Machado, conferenciou com o Dr. Marques dos Reis, Ministro da Viação, com o Inspetor Federal das Estradas e com o Dr. Teixeira Soares Filho.

Recebida com a maior simpatia a ideia das comemorações, apoiada pelo sr. Ministro, que prometeu conceder á Rêde o credito necessario para sua realisação, assim como autorizar a emissão de selos comemorativos e conceder abatimento de passagens aos visitantes do Paraná nessa ocasião, ficou a comissão habilitada a incentivar os seus trabalhos organisando um programa que preenchesse dignamente a finalidade em apreço.

Programa.

Confeção de tres bronzes comemorativos burilados por artistas paranaenses;

Cunhagem de medalhas comemorativas;

Publicação de um livro com monografias referentes a parte historica e a outras atividades paranaenses;

Baile oficial no Clube Curitibano;

Proporcionar aos visitantes diversas excursões a pontos de interesse do Paraná;

Banquete aos convidados e delegações ferroviarias do Brasil;

Concertos como demonstração de cultura artistica do Paraná;

Missa campal;

Festividades populares; e aos operarios;

Visitas as instituições de assistencia e educação;

Exposição Rodo Ferroviaria em conjunto com uma feira de amostras interestadual.

O programa obteve integral apoio do Superintendente efetivo da Rêde de Viação Ferrea dr. Alexandre Gutierrez e do seu substituto eventual, dr. Lineu Ferreira do Amaral os quais, quer na fase preparatoria, quer na execução, tudo facilitaram para o seu exito completo.

A Comissão do Cincoentenario se reunia quasi diariamente no Palacio Moreira Garcez, para se desempenhar de sua delicada incumbencia.

A oficialização dos festejos.

O Governador do Estado, sr. Manuel Ribas oficializou a exposição interestadual baixando para isso um decreto. E declarou tambem feriado o dia 5 de fevereiro de 1935, data marcada pela Rêde da Viação Ferrea Paraná—Santa Catarina para inicio das comemorações.

Esse ato do Governo está assim redigido:

DECRETO N. 32.

O Governador do Estado do Paraná, considerando que a inauguração da Estrada de Ferro do Paraná abriu para este Estado uma éra de extraordinario progresso, fato este que exerceu notavel influencia economica, social, politica e intelectual na vida do Paraná;

Considerando que devemos á Estrada de Ferro do Paraná e aos intrepidos realizadores da mais audaciosa obra da engenharia nacional, no seu tempo e nas condições em que foi executada, a nossa comovida gratidão;

Considerando finalmente que cumpre ao Governo facilitar a participação de todas as classes sociais nas comemorações do cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná a serem celebradas no dia 5 de fevereiro proximo: —

Decreta:

Art. Unico — E' declarado feriado estadual o dia 5 de fevereiro de 1935, em comemoração ao cincoentenario da inauguração da Estrada de Ferro do Paraná, revogadas as disposições contrarias.

Palacio do Govêrno do Estado no Paraná, em 26 de janeiro de 1935; 47.º da Republica.

(a) MANOEL RIBAS.
(a) Euripedes Garcez do Nascimento.

As adesões.

Todas as vias ferreas do Brasil aderiram ás festas, significando por maneira muito expressiva a sua comparticipação nas mesmas.

E trataram de concretizar essa solidariedade de acordo com as possibilidades do momento.

O sr. Ministro da Viação fez-se representar pelo Major Juarez Tavora; o Instituto de Engenharia de S. Paulo, pelos Drs. Adriano Goulin e

Administração da Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina no Cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná.



SUPERINTENDENCIA:

Jarbas Saldanha, Chefe de escritorio; **Dr. ALEXANDRE GUTIERREZ,** Superintendente e **Alceu Martins de Albuquerque,** Secretario geral.



Grupo de engenheiros e auxiliares do escritorio da construção da Estrada de Ferro do Paraná.

Ao centro, no primeiro plano, sinalado por uma estrela, o **Dr. João Teixeira Soares,** engenheiro-chefe; no mesmo plano, da esquerdo para a direita: **Magalhães, E. Lewick, Emile Berlan,** chefe da oficinas; **Luiz Arnaud Ferreira de Mattos,** engenheiro; **Manoel F. Corrêa Junior,** engenheiro; **Bienert,** chefe da contabilidade; **Christiano Ottoni,** engenheiro fiscal; **Guilherme Benjamin Weinschenk,** primeiro engenheiro; **Arthur Cezar de Andrade,** engenheiro-chefe da secção; **Vicente Jorge, Simas.** Segundo plano: **Gelbert, João Sanches, von Bock,** engenheiro; **Carneiro, Wanderley, Augusto Legender,** engenheiro; **F. C. Westermann,** engenheiro; **Augusto Coelho da Silva,** engenheiro; **Caetano Cezar de Campos,** engenheiro-chefe da secção; **Achilles Stenghel,** engenheiro; **P. Pinot, Bomblé, Schubert,** engenheiro; **Glaparêde, Guimarães e Fumagalli.**



CONTABILIDADE GERAL

Da esquerda para a direita, *sentados:* **Antonio Sieradzki,** Ajudante; **ARTUR C. FERREIRA,** Chefe Geral; **João Batista de Oliveira Melo,** Tesoureiro; *em pé:* **João Barbosa de Almeida,** Contador; **Hugo Palmquist,** Ajudante e **Raul Carvalho,** Chefe da Estatistica.



TRAFEGO:

Da esquerda para a direito, sentados: **Carlos Westermann,** Chefe do Trafego E. F. Paraná; **Albary Guimarães,** Chefe do Trafego Linha Itararé—Uruguai; **JOÃO TESSEROLLI JUNIOR,** Inspetor Geral do Trafego; **Alfredo Ferreira,** Chefe do Trafego Linha São Francisco; **Arsenio Pinto,** Chefe Geral do Movimento; em pé: **Carlos Vieira Sibul,** Chefe da Escritoria; **Artur Dantas,** Secretario; **Elisio Bara,** Chefe de secção do Movimento; **Olivio Nascimento,** Chefe do Serviço Comercial **Ari Stresser,** do Inspetoria dos Telegrafos; **Henrique de Matos Guedes,** Fiscal Geral; no segundo plano: **José B. Silveira** e **Eloi Brega,** Ajudantes do Trafego da Linha Itararé—Uruguai e **João Giraldi,** Ajudante do Trafego da E. F. Paraná.

Jorge Bueno Monteiro; a Inspetoria Federal das Estradas, pelos Drs. Walter Ribeiro da Luz, Vicente Brito Pereira e Graciliano Martins; a Estrada de F. Sta. Catariana, pelo seu Diretor Cel Dr. Oscar Barcelos; a Estrada de F. Sorocabana, pelo Dr. Luiz Paiva Meira, Chefe da Seção Tecnica da 2.ª divisão; a Companhia Mogiana de E. Ferro, pelo Dr. Euclides Vieira, Chefe da Via Permanente; a E. F. Noroeste do Brasil, pelo Dr. Oscar Teixeira Guimarães, Chefe da Via Permanente; a E. F. Central do Brasil, pelo Dr. Sebastião Guaraci Amarante, inspetor da Estatistica.

A familia do Dr. Teixeira Soares, esteve representada pelo Dr. João Teixeira Soares Filho, esposa e filhas, Dr. Oscar Teixeira Soares, Dr. Otavio de Oliveira Castro e senhora, Mad. Alzira G. Sampaio e Dr. Fernando de Oliveira Castro.

Á exposição ferro-viaria, aderiram com valiozo monstruario a Inspetoria Federal das Estradas, a Central do Brasil, Sorocabana, Rêde Viação Cearense, Viação Ferrea Rio Grande do Sul, Companhia Mogiana, E. F. Sta. Catarina, Leopoldina Railway e Great-Western.

A realização dos Festejos

A 5 de fevereiro tiveram inicio as comemorações, observando-se o programa abaixo:

Dia 5 — 9 horas — Missa campal celebrada pelo Exmo. Sr. D. Francisco Braga, Arcebispo Metropolitano, na Praça Eufrasio Correia;

— 10,30 horas — Inauguração da herma do Dr. Teixeira Soares na Praça Eufrasio Correia, falando o Dr. Juvencio Mendes.

— 11 horas — Inauguração, na estação de Curitiba, do baixo relevo do Dr. Teixeira Soares, trabalho do escultor Zacco Paraná, homenagem da Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, falando o Dr. Osvaldo Pilotto;

— 15 horas — Inauguração da Exposição Rodo-ferroviaria, na Praça Rui Barbosa, falando o Dr. Caio Machado;

— 16 horas — Grande festividade oferecida á classe ferroviaria pela Sociedade Protetora dos Operarios, no Alto de São Francisco, havendo churrascada e á noite uma sessão civica;

— 21 horas — Grande concerto promovido pela Sociedabe Sinfonica de Curitiba, em comemoração a data, no Teatro Guaira.

Dia 6 — 8,20 horas — Partida do trem especial de convidados, para Paranaguá;

— 9 horas — Inauguração na boca do tunel de Roça Nova, dum baixo relevo alusivo ao rompimento da Serra do Mar e em homenagem ao esforço operario, trabalho do escultor João Turim, falando nessa ocasião o Dr. Marçalo Tissot;

— 12 horas — chegada a Paranaguá;

Inauguração dum baixo relevo, na estação de Paranaguá, homenagem aos idealisadores e iniciadores da monumental obra ferroviaria, trabalho do escultor Lange de Morretes, falando em nome da Estrada o Professor Dr. Raul Gomes e em nome de Paranaguá o Capitão Agostinho Pereira Alves Filho;

13 horas — Almoço no Hotel Winz oferecido pela Estrada aos convidados.

14,30 horas — Visita ás Obras do Porto de Paranaguá;

16 horas — Volta do trem especial á Curitiba.

Dia 7 — Visita aos estabelecimentos de ensino e de assistencia

social, passeios, visitas as dependencias e oficinas da Estrada e a Escola de Artes e Oficios dos Ferroviarios.

20 horas — Grande concerto publico pela banda completa da Força Militar do Estado, sob a regencia do Capitão R. Suriani, na Praça Ozorio.

Dia 8 — 20 horas — Grande concerto oferecido pela colonia alemã nos salões da Sociedade Sängerbund, em comemoração e homenagem a E. F. do Paraná.

Dia 9 — Excursão a Castelhanos, sendo feita uma visita as grandes instalações hidro eletricas da Companhia Força e Luz do Paraná, que ofereceu aos visitantes uma churrascada.

22 horas — Baile oficial offerecido aos visitantes e convidados da Estrada, pelo Clube Curitibano, nos salões de sua séde.

Dia 10 — 14 horas — Grande festividade popular, promovida no Passeio Publico, em beneficio do Patrimonio para um Internato Profissional destinado aos filhos do ferroviarios da Rêde.

Este festival teve inicio ás 14 horas, com a execução de atraente programa que se prolongou até ás 10 horas da noite.

Corridas rusticas, Corridas de revesamento, Provas atleticas, Jogos de bola ao cesto, Torneio de hipismo, Lutas de box e deslumbrante queima de fogos de artifício.

Dia 11 — 20 horas — Banquete oferecido pela Estrada, nos salões do Clube Curitibano, ás delegações das Estradas, altas autoridades federais e estaduais e aos demais convidados, fazendo a saudação o Dr. Lineu Amaral.

Dia 12 — 21 horas — Uma noite de musica brasileira no Teatro Guaira, em homenagem ao Cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná oferecida pelo Instituto de Musica do Paraná e organisado pelo seu diretor professor Raul Menssing.

O primeiro dia das comemorações

As 9 horas da manhã, na praça Eufrasio Correia, presentes autoridades, delegações ferroviarias do Brasil, muitos funcionarios ferroviarios e povo, o arcebispo D. João Braga oficiou a Missa Campal em comemoração ao Cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná.

S. Excia. Revma. pronunciou eloquente oração alusiva á data.

Em seguida, se passou á inauguração do belo trabalho de arte com o busto do dr. Teixeira Soares, doado pela sua familia á cidade de Curitiba.

Falou nessa ocasião o dr. Juvencio Mendes, representante do Prefeito Municipal que disse em resumo o seguinte:

«Concidadãos!

Afirmára certa vez o extraordinario Rui «que não conhecia duas grandezas tão vizinhas pela sua altitude, tão semelhantes pelas suas lições, tão paralelas na sua eternidade como estas: a justiça e a morte. Ambas tristes e necessarias, ambas amargas e salvadoras, ambas suaves e terriveis, são como dois cimos de nevoa e luz que se contemplam nas alturas imaculadas do horizonte».

Como uma parafrase do que disséra o maior dos nossos oradores, poderiamos acentuar que, contemplando-se, nos paineis da posteridade, os vultos dos brasileiros cujas memorias estão ligadas á historia do progresso e da civilização paranaenses, vemos sobrelevar-se o daquele que, com o arrojo de um visionario e a clarividencia de um sabio, ligou para sempre, com élos de aço, os altiplanos desta terra ás ourelas maritimas que a cir-

cundam: falo de Teixeira Soares, cujo nome evoca — como parte integrante dela — a forjadura de uma das obras mais primas da engenharia nacional, qual seja, sem favor algum, a Estrada de Ferro do Paraná.

Foi, pois, com verdadeira ufania que o exmo. snr. dr. prefeito de Curitiba, recebeu, em nome da cidade, do dr. Teixeira Soares Filho, o oferecimento do busto do seu insigne progenitor, e resolveu coloca-lo nesta praça, afim de render, de publico, merecido preito de gratidão á memoria daquele que, pelo talento, pela tenacidade, pela competencia e pela audacia do seu cometimento, foi um dos pioneiros do nosso progresso.

Salve Teixeira Soares!»

Passando-se a massa popular e convidados para a Estação da Estrada de Ferro, foi inaugurado ali o bronze de João Zacco, honrando a memoria de Teixeira Soares.

Descerrou aquele trabalho, o filho do construtor da Estrada, dr. Teixeira Soares.

Falou em nome da Rede de Viação Ferrea Paraná-Santa Catarina o dr. Osvaldo Pilotto, que pronunciou a seguinte oração:

"Meus senhores!

Muito acertada andou a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, concentrando em torno do nome de Teixeira Soares, honra da engenharia brasileira, toda a comemoração do cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná.

O bronze que concretiza a homenagem deste momento, na sobriedade de suas linhas que o artista soube traçar, escreve, para a posteridade, a historia dessa epopéa máxima da engenharia nacional, que foi a construção da Estrada de Ferro do Paraná.

Outros, é certo, devem ter o seu nome não esquecido ao lado do de Teixeira Soares.

Ferruci, o primeiro diretor, Weinschenk e Westerman, entre outros nomes não menos ilustres, mereceram também a homenagem da Rêde de Viação, bem como também a mereceu o operário incognito que concretizou a obra da inteligência.

Na estação de Paranaguá, está o primeiro baixo relevo, a homenagem aos idealizadores e realizadores da Estrada de Ferro do Paraná. A escalada da serra, que imortalizou nomes, está lá escrita no bronze, simbolizando o esforço, povoando a nossa imaginação de lances da grande jornada de trabalho que deixou escrita nas montanhas magestosas da Serra do Mar, a linha de aço ligadora da marinha ao planalto de Curitiba.

Em Roça Nova, á boca do tunel, está a glorificação do trabalho. A figura angulosa de um operário é ali magnificamente modelada pelo artista que soube realisar no bronze a homenagem merecedora aos que, com sacrificio, abriram tuneis, romperam róchas e rebitaram pontes, abençoando sempre com o suor de seus rostos, as dificuldades vencidas.

Aqui, o terceiro bronze, é a homenagem a quem soube orientar e encorajar com a sua presença o labor estafante do operário.

Viaduto Carvalho e Ponte de São João são, nesta placa, ramos de louro que ornam a figura de Teixeira Soares que o Brasil tôdo venéra porque o grande engenheiro patricio teve a sua vida tôda dedicada a grandes empreendimentos nacionais. E ele merece os louros com que o Paraná lhe orna o nome no cincoentenario da E. F. do Paraná, porque Teixeira Soares é mais que um vulto insigne da engenharia brasileira. Ele é um exemplo na engenharia mundial.

A Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, festejando o cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná, não se quiz encerrar, exclusivamente num ambiente ferroviario.

Aproveitou, sim, a circumstancia para oferecer ao Paraná a oportunidade de mostrar o que vale o nosso Estado nos varios sectores da sua vida. E foi firmado nesta diretriz que o superintendente da Rêde justificou a nomeação de elementos completamente extranhos á organisação ferroviaria que dirige, para comporem com ilustre ferroviarios, a comissão central do cincoentenario.

O superintendente zeloso e inteligente que é Alexandre Guttierrez mostrou com esta sua atitude que o esforço por êle dedicado aos interesses da Rêde sob sua direção é esforço pela grandeza economica do Paraná, pois nas festividades que hoje se iniciam, o ilustre paranaense quiz vêr erguido o nome do Paraná; dêste Paraná que, pela sua imprensa, pelo seu comercio e pela sua industria o quiz no alto cargo que tanto tem honrado.

A semana apoteose que hoje se inicia é, assim, a semana do Paraná e a homenagem que a Rêde de Viação presta a Teixeira Soares; é a homenagem do Paraná que muito lhe deve.

E nos primeiros instantes da semana do Paraná o povo paranaense enche o seu coração com o nome que essa maravilha de aço encrustada na serra do mar já imortalizou, levando-o ás culminancias da gloria.

E' justiça grava-lo no bronze.

E' de justiça que Teixeira Soares apareça num dos tres paineis que ornam o pedestal de um monumento. Já lhes fiz mensão: o 1.º: homenagem aos idealisadores e realizadores da grande obra; o 2.º: a glorificação do trabalho e o 3.º, êste, a apoteose á obra realizada brilhando aqui como expoente o nome veneravel de Teixeira Soares.

Sobre o pedestal assim ornado, o Paraná levanta hoje, o monumento de granito e aço, que é a propria Estrada de Ferro do Paraná numa sinfonia estonteante de inteligência, trabalho, arte, beleza e heroismo e o proclama monumento nacional, para honra do Paraná, grandeza do Brasil e gloria de quem o esculpiu."

As 3 horas da tarde, realizou-se, no parque da praça Rui Barbosa, a inauguração da exposição rodoferroviaria com a presença do mundo oficial, delegações, convidados e povo.

Fez a oração oficial o dr. Caio Machado, que disse o seguinte:

«A circunstancia unica de ter sido o iniciador dos quatro certames industriais e agricolas realisados no Paraná, nestes ultimos quatro anos, foi, sem duvida, que levou o ilustre Diretor da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina a proporcionar-me a honra insigne de, neste momento, solicitar de V. Ex.ª Snr. Governador que se digne declarar inaugurada a Exposição Rodoferroviaria em comemoração ao Cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná, a qual V. Ex.ª, o Snr. Ministro da Viação, a digna Inspetoria Federal de Estradas e demais Estradas de Ferro do Brasil quizeram prestar honrosissimo concurso que muito nos sensibilisa e sobremaneira nos distingue.

A todos a homenagem do nosso respeito e a manifestação sincera do nosso penhorado agradecimento.

Não alimento, Snrs., a veleidade de, em longas divagações, dizer-vos o que representa o notavel acontecimento de extraordinaria significação que aqui comemoramos, não apenas para o Paraná, mas para toda a nacionalidade, expressão maxima que é a Estrada de Ferro do Paraná do genio e do patriotismo de vultos excepcionais da nossa engenharia dos Rebouças e dos Teixeira Soares que, depois de muito servirem á Patria, se partiram, por entre a ronda dos astros, para a vida subjetiva, legando-nos admiraveis exemplos de amor á terra comum e do dever de bem servi-la.



LOCOMOÇÃO

Da esquerda para a direita, sentados: Dr. Ogelmo Maciel, Ajudante da Inspetoria Geral; Dr. Manoel Rocha Küster, Inspetor Geral; Dr. Afonso Moreira, Ajudante da Inspetoria Geral.
Em pé: Leonidas Franco, Secretario; Gumercindo Krüger, Chefe de Escritorio; Dr. Avila Linhares, Ajudante da Locomoção da Linha Itararé-Uruguai; Dr. Flausino Mendes, Chefe da Locomoção da Linha São Francisco e Germano Krüger, Chefe da Locomoção da Linha Itararé-Uruguai.



VIA PERMANENTE

Da esquerda para a direita, sentados: Dr. Teodoro Stresser, Ajudante Via permanente E. F. Paraná; Ernesto Lange, Ajudante Inspetoria Geral; Dr. Lineu Ferreira do Amaral, Inspetor Geral; Dr. Carlos Schubert, Chefe da Via Permanente da E. F. Paraná; José Madureira Correia, Ajudante Via Permanente da Linha Itararé-Uruguai; Dr. Maximo Azinelli, Ajudante da Inspetoria Geral. **Em pé:** Dr. Arlindo Costa Barros, Ajudante Via Permanente da Linha São Francisco; Nelson Coto Prato, Engenheiro residente; Dr. Adelar Torres Brandão, Engenheiro residente; Dr. Omar Carneiro Ribeiro, Engenheiro residente; Primo Cralanti, Chefe de Escritorio; Dr. João Lourenço Constantino, Engenheiro residente; Antonio Dondeu, Secretario; Osvaldo Amaral, Engenheiro residente e Reinaldo Lange, Engenheiro residente.



ALMOXARIFADO GERAL

Da esquerda para a direita, *sentados:* **Francisco Tovar,** Despachante; **JOSÉ AUREO FREIRE,** Chefe Geral; **Raul Lara,** Chefe de Escritorio; **Rodolfo Walvy,** Agente de Compras; *em pé:* **João Ribeiro,** Almoxarife em Ponta Grossa; **Altair de Paula Pereira,** Almoxarife em Mafra e **Leoncio Dubard,** Almoxarife em Curitiba.



VIA PERMANENTE — Mestres de Linha E. F. Paraná

Da esquerda para a direita, *sentados:* **Antonio Petruy, Francisco Petruy, Alexandre Koliniski, Antonio Zageski;** *em pé:* **Antonio Correia, Angelo Viana, João Oliveira Junior e Daniel Guimarães.**

Para o Paraná, então, Snrs., essa maravilhosa Estrada, fator extraordinario da nossa economia, rasgando, com golpes audaciosissimos, colossais penhascos da Serra do Mar, si, por um lado, nos enche de orgulho, por outro, lembra tambem a colaboração que o nosso comercio, as nossas industrias e todos os ramos da atividade paranaense lhe emprestaram para fazer face aos juros de 7 e 6% ouro, sobre o capital empregado na construção das linhas troncos e dos prolongamentos, de modo que, se pode dizer que o grande adeantamento, os sucessos da exploração do trafego e a situação de prosperidade financeira que a Estrada veiu a usufruir, foram, indubitavelmente, assegurados a custa de sacrificios incalculaveis para o Paraná.

Tudo isso, porem, nos satisfaz e envaidece. E' que hoje mais do que nunca, apurados, si possivel, os nossos sentimentos de civismo e a nossa ansia de desenvolvimento economico e moral, compreendemos a necessidade imperiosa de, por meio de empreendimentos de egual magnitude, de sacrificios de toda ordem organisarmos a vida economica paranaense, em todos os setores da atividade humana, de maneira a que possamos realizar no seio da federação, os nossos altos designios.

Outros, sem duvida, com maior autoridade e brilhantismo, exaltarão, como merecem ser exaltados, a obra maravilhosa e os seus obreiros insignes.

Eu me permitirei apenas a relembrar que, precisamente, ha quatro anos atraz, neste mesmo local, dando inicio a estas periodicas manifestações do trabalho e da inteligencia paranaenses, dirigindo-me ao ilustre antecessor de V. Ex.ª, Snr. Governador, o Snr. General Mario Tourinho, falando em nome da imprensa da nossa terra e traduzindo, por certo, os anseios da alma paranaense, eu acentuava a necessidade inadiavel de governantes e governados encaminharmos, de modo preciso e definido, «ás construções indispensaveis ao nosso progresso e á nossa civilização». Realisemos, Snrs., essa grande obra e do seio da sua imortalidade os grandes pioneiros e fatores do nosso progresso do que já somos e valemos na comunhão brasileira, nos serão agradecidos.

De fato, Snrs., não veio ocasião mais oportuna e nem mais patriotica como a comemoração do grande feito que celebramos, do que esta que se nos depara para reiterar ao Supremo Chefe do Estado aquelas salutares diretrizes que apontavam como bandeira ampla e purissima a imprensa do Paraná pela voz do mais obscuro dos seus representantes.»

Passa em seguida o orador a desenvolver uma larga serie de observações de ordem politica e economica, acentuando a necessidade de volver o Estado as suas vistas para o estudo de definitivas diretrizes rodoviarias e ferroviarias, da sistematisação geral das estradas, da sua ligação aos portos paranaenses, da maneira mais conveniente aos interesses de ordem geral do Estado.

Alude as necessidades da agricultura e da pecuaria, ás pequenas industrias e ao problema da instrução primaria e profissional, aos não menos importantes problemas dos fretes e impostos e da exploração das nossas matas e da necessidade de sua defesa.

"Esses, diz o orador, são os grandes anseios da alma coletiva do nosso povo e, realisando-os, teremos rendido o preito merecido aos grandes herois da nacionalidade, dentre os quais destaca-se os Rebouças e os Teixeira Soares."

Aplaudido pela larga assistencia, o orador procura lembrar que, na Camara dos Deputados, ilustre politico defendendo, um dia, os grandes interesses da lavoura brasileira, contou aos seus pares uma formosa lenda oriental que ele quer reproduzir textualmente:

«Ás portas do Empireo desolada e chorosa houri, perdida a castidade e quebrado o seu juramento, perdera com ele, por um sedutor que a abandonara a promessa de bemventurança eterna.

Um anjo, que passava, condoido da sorte da infeliz, aconselhou-a a abaixar a terra e procurar uma dadiva, um presente, um dom, que, agradavel ao Eterno, resgatasse a falta cometida e lhe abrisse as portas do paraizo. Reclinada sobre um raio da lua, a pobre da houri, que baixára ao mundo, pairou sobre uma vastissima estepe, coberta por alvo lençol de neve.

Ao palido clarão da luz, divisou, em um trenó, que fugia com rapidez, dous homens; pai e filho que, entre si, disputavam, qual para salvar o outro — servindo de repasto e os demorando, se arremessaria aos lobos que os perseguiam em furiosa e tenaz corrida.

Venceu o filho afinal que, lançando ao pai o ultimo adeus, enfrentara a alcatéa de feras, que em poucos instantes o trucidaram.

Sobre o lençol de neve, branco como o arminho, ficara coagulada uma gota de seu sangue.

A houri apanhou-a, carinhosa, já transformada em precioso rubi no calix de ouro que, a partida, lhe dera o anjo compassivo, e celere, ergueu-se para o Empireo.

Qual porém, não foi a sua desilusão quando o anjo lhe disse que, bem mais precioso do que o amor filial, simbolisado naquele encantado rubi, outro sentimento havia mais digno, mais sublime e mais agradavel ao Supremo.

Reclinada sobre um raio da lua, a desconsolada houri voltou de novo ao mundo a procura do resgate que lhe abrisse as portas do paraiso.

Pairou sobre um vasto campo de carnagem. Ao clarão do incendio das casas e das herdades, viu cadaveres esparsos, armas quebradas e a terra ensopada de sangue.

Ferira-se ali uma batalha sangrenta.

Por entre os escombros e as ruinas fumegantes, em um ponto, onde por acumulo dos mortos, mais viva fôra a peleja, com o peito crivado de golpes e envolto na bandeira de sua patria, jazia morto um soldado, tendo na face, contraida pelo desespero e pela angustia, de deixar sua patria escravisada aos vencedores uma lagrima que ali se coagulara na suprema agonia.

Recolheu a houri, na dourada taça, o simbolo do patriotismo um brilhante purissimo, e partiu veloz para a mansão celeste.

Abertas lhe foram as portas do paraiso pelo anjo compassivo, que lhe disse que nenhum dom poderia ser mais agradavel ao Supremo do que a lagrima do soldado que pela patria se sacrificava, dando-lhe o ultimo alento, derramando em defeza de sua liberdade a ultima gota de seu sangue!»

Filho de uma epoca de tumulto e de descrença, eu não sei, Srs., se outras houris, ainda hoje, através das cidades e das campinas, buscam outras lagrimas que, transformadas em pedras preciosas sejam do agrado do Senhor e lhes garanta a bemaventurança eterna.

O que eu sei, é que não menos preciosas do que as lagrimas do soldado que se sacrifica pela patria; não menos comoventes do que as manifestações do amor filial em toda a sua plenitude — mantem, asseguram e garantem a integridade e a independencia, a honra e a imortalidade da patria aqueles que se esforçam, se dignificam ao seu serviço, nos prelios do trabalho e das grandes conquistas como esta que hoje glorificamos.»

A Exposição Rodoferroviaria.

A exposição rodoferroviaria foi instalada em dois vastos pavilhões. Um foi ocupado pela Rede de Viação Ferrea Paraná—Santa Catarina e o outro pela Estrada de Ferro Central do Brasil e Inspetoria Federal de Estradas.

As oficinas da Rede Paraná—Santa Catarina apresentaram copioso material fabricado nelas.

Salientaram-se a automotriz feita em Ponta Grossa, a locomotiva Liliput tambem lá executada, aquela construida sob a direcção do sr. Germano Krüger, Chefe da Locomoção e esta pelo operario Rodolfo Weigert.

A oficina de Curitiba entre outros valiosos artefatos expoz um cilindro, pesando 1.500 quilos, a peça mais dificil de trabalhar de todas as exibidas.

A Estrada de Ferro Central do Brasil trouxe aumentado o rico mostruario exposto na Feira de Amostras do Distrito Federal. E a Inspetoria Federal de Estradas apresentou tambem abundante material relativo a todos seus serviços de fiscalização no Brasil.

Destacou-se a maquina „mignone" construida nas oficinas da Estrada de Ferro Paulista e que foi aqui posta em movimento com enorme exito.

A Escola de Artes e Oficios do Cajurú, mantida pela União de Consumo e Socorro dos Ferroviarios expoz linda mobilia de escritorio feita em suas oficinas-escola. Causaram admiração tambem as miniaturas das belesas da Serra feitas pelo dr. Niess. Elas reproduzem o Viaduto Carvalho, Conselheiro Sinimbú, Taquaral, a ponte de São João e um quadro da estação e oficinas de Curitiba.

A Seção Tecnica da Via Permanente organizou numerosos graficos sobre a construção da Estrada, o desenvolvimento do seu trafego, dados estatisticos, financeiros etc.

A noite, no Teatro Guaira efetuou-se o concerto de musicas brasileiras pela Sociedade Sinfonica de Curitiba sob a regencia do maestro Romualdo Suriani e que alcançou completo exito.

O segundo dia das festas.

Ás 8 e 8,20 do dia 6 de fevereiro, partiram dois trens especiais com convidados e povo para Paranaguá afim de serem feitas as inaugurações dos bronzes de Roça Nova e Paranaguá.

Seguiram elementos oficiais, as embaixadas ferroviarias, representantes da imprenea e convidados em numero superior a 200 pessoas.

Em Roça Nova, foi feita a inauguração do baixo relevo de João Turim, glorificando o operariado.

Falou em nome da Rede da Viação Ferrea Paraná—Santa Catarina o dr. Marçalo Tissot que pronunciou este discurso:

"Prosseguem sob a maior vibração civica, não só daqueles que estão integrados nas atividades ferroviarias do nosso país, como do povo em geral, as festividades comemorativas ao cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná.

Muito já se escreveu e muito já se disse sobre a extraordinaria significação desse acontecimento, que recorda uma das realisações mais empolgantes da engenharia brasileira.

E a obra que ainda hoje constitue e atravéz dos seculos ha de constituir um legitimo orgulho nacional, nos seus primórdios — bem se

póde afirmar, na infancia do desenvolvimento ferroviario no Brasil, ha 50 anos atráz, por conseguinte, éra para deslumbrar o mundo.

A Estrada de Ferro do Paraná, que espontou em 1880, em Paranaguá, teve os seus trilhos paralisados, frente á Serra do Mar, onde se erguia, formidavel e intransponivel, o Marumbí gigante, a sentinela avançada do planalto.

Parecia impossivel vencer aquelas massas enormes de pedra; parecia um sonho duvido suspender as fitas de aço por sobre tantos abismos vertiginosos!

Mas, a energia inquebrantavel e a competencia admiravel de Teixeira Soares, o grande vulto da engenharia brasileira, realisou o milagre!

E montanhas foram transpostas, através da perfuração dos tuneis! E abismos foram vencidos, no equilibrio arrojado dos viadutos e nos sustentaculos de aço das pontes!

Teixeira Soares venceu, e transpostos os 429 metros deste tunel, cuja boca negra desde 1885 assinala o progresso do nosso Estado, vomitando a fumaça das locomotivas, fez tremular a bandeira da vitória.

E Curitiba ligou-se ao mar, iniciando um surto maravilhoso de progresso, no acentuado desenvolvimento de suas forças economicas e industriais.

A realisação fantastica da engenharia patricia doou tambem ao Brasil mais um album de belesas deslumbrantes, que visitantes de todo o mundo tem folheado, com os olhos abertos de admiração a cada nova e fulgurante pagina que surge.

É a pagina alvissima do Véo de Noiva, trazendo numa caudal de espumas as lagrimas da serra. É a do vertiginoso espetaculo que se aprecia do Viaduto Carvalho. São as cabeças das montanhas onde o escultor dos espaços talhou, a golpes rijos, a grandeza de nossa terra.

E, senhores, é preciso acentuar tambem que as varias administrações da Rede, como sucede com a atual administração do Dr. Alexandre Gutierrez, a par da bôa orientação que tem dado ao desenvolvimento da mesma, incutindo uma administração, por todos, reconhecidamente digna de aplausos em beneficio dos que nela colaboram, tem contribuido não só para a conservação daquelas belesas naturais como em realça-las á contemplação daqueles que aqui vem encantar-se no esplendor que elas oferecem.

Se a Teixeira Soares se deve o traçado esplendoroso dessa Estrada incomparavel, seria injusto o esquecimento da obra de gigantes, realisada á batida de aluvião, sem as facilidades da engenharia moderna, pelo braço fórte, pelo braço cheio de alma e de emoção, pelo esforço titanico, pela energia mascula do operario.

O conjunto enorme de sacrificios, os riscos de vida que o manejador da picareta passou 50 anos atráz, para rasgar essas montanhas e pendurar nas suas encostas, 300—400—900 metros acima do nivel do mar, os viadutos surpreendentes, dariam motivos a uma epopéa igual ou maior do que a surgida da pena previligiada de Camões.

Nas festas organisadas para comemoração do cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná, não poderia, pois, ser esquecido o operario.

E não o foi.

Eis o bronze em que o talento de João Turin esteriotipou todo o valor da colaboração do operario na grande obra da engenharia nacional.

Se o motivo é grandioso, magnifica é tambem a concepção.

Nele está escrita toda a historia da imortal realisação, salientando-



Medalha comemorativa do cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná.

se a vitória final, quando o aluvião do operario, fazendo tombar a primeira pédra do ultimo tunel, rasgava a ultima dificuldade, para ligar, por estrada de ferro, a capital paranaense ao litoral.

O baixo relevo de João Turin aí permanecerá por gerações e gerações, perpetuando a finalidade de uma grande obra e imortalisando, na energia, no esforço, no sacrificio do operario, toda a suprema grandesa de uma raça!"

O trem em que viajavam os convidados oficiais da Rede, passou vagarosamente pelos trechos mais imponentes da estrada afim de os viajantes pudessem contemplar em todo o seu esplendor e espetaculo da Serra.

O trem chegou a Paranaguá ao meio dia.

Descerrado o bronze de F. Lange de Morretes, preiteando os idealisadores da Estrada de Ferro do Paraná, usou da palavra em nome da Rêde da Viação Ferrea Paraná-Santa Catarina o professor Raul Gomes que em sintese disse, em seu improviso, o seguinte:

O discurso de Paranaguá

Começava sua oração, asseverou o orador, declarando que recebera com muita alegria a sua designação para falar naquele momento historico.

E isso porque desejava enaltecer o valor da gente paranaense a cujo esforço e a cuja energia se deve, em grande parte, a construção da Estrada de Ferro do Paraná.

Aliás a historia desse povo está ponteada de heroismo, como nos lembra o episodio memoravel do Cormorant. A brava mocidade do Itiberê, vendo ameaçada a soberania nacional, acorrera ás armas para repelir o audacioso corsario que violara o seio da baía dos carijós.

O bronze de Lange de Morretes concretizaria ali eternamente o problema por cuja solução Paranaguá se batera valentemente.

A marinha deitada aos pés da serrania altaneira alimentava o sonho de galgar aquelas encostas asperas em busca da altiplanuras curitibanas, na ansia de outros céos, outros ares e maior espaço a sua ação.

E esse sonho se realizou, sendo de assinalar em sua execução tres etapas, onde se fez sentir o concurso de tres forças poderosas.

E de mister consignar mais uma feita, o conubio misterioso das nossas tres raças para a ultimação dessa proesa: O negro personificado na figura mascula de Rebouças; o branco nos elementos que requereram a concessão triunfante da estrada de Paranaguá a Morretes e o indio em Teixeira Soares, brasileiro de 400 anos e em cujas veias forçosamente corre o sangue dalgum morubixaba remoto!

Urgia transpor aquelas muralhas impeterritas. Elas desafiavam a coragem e a capacidade de nossa gente.

Mas Antonio Pereira Rebouças, o negro genial, investe aqueles matagais bravios, aquelas veredas impervias, aqueles vales espantosos, aquelas escarpas empinadas, aquelas faldas abrutas, escrutando por aqui, tentando por ali, investigando por acolá, seguindo ora a rota secular do indio, trilhando a diretriz dos civilizados, violando a virgindade da mataria espessa, fixa, com seu olhar de aguia e com sua intuição de sabio, o traçado incomparavel com que subjugou as imensas dificuldades contrapostas pela natureza á ousadia do homem!

Estabelecida a rota, estadea-se desde logo a grave questão da mobilização de capitais para a consumação do gigantesco plano.

As "demarches" de Rebouças e seus companheiros fôram frustradas.

Entramos então no segundo estagio da campanha, capitaneado por Paranaguá.

Aí a cidade intrepida trava uma das maiores batalhas de sua vida.

Era uma luta de morte. Os concurrentes eram robustos. A politica propendera para eles. E urgia a terra de Vieira dos Santos vencer todos os obstaculos. Estando ainda em vigor a concessão Rebouças, cujo ponto inicial era Antonina, conseguiu uma para a construção de uma estrada de Porto do Gato a Morretes. Foi dada aos cidadões Pedro Aloys Scherer, Pecego Junior e Silva Lemos.

Eles iniciam sem detença os trabalhos.

O Governo Central se sente em dificuldade para se pronunciar sobre o valor dos dois portos. Nomeia comissões sucessivas, e estas, — tal era a influencia da politica nas duas cidades competidoras, não tiveram animo de se pronunciar por um sobre o outro.

Ambos os ancoradouros eram otimos!

Mas Paranaguá, a impavida, a tenaz, não esmorece. E consegue a concessão por compra.

E dai em diante, o plano das ligações do litoral com o planalto passa á fase decisiva.

Unificam-se as concessões, incorpora-se a companhia, organisam-se as turmas de engenheiros e a 5 de junho de 1880 se oficializavam com uma solenidade a que comparecera o Imperador, os trabalhos já iniciados em fevereiro pela comissão de engenheiros italianos sob a direção do comendador Ferrucci.

Este ataca os serviços de ponta a ponta da estrada, nos locais de movimentação de terra. Inicia-se a construção da estação de Curitiba, para dar serviço aos colonos.

Entretanto, a engenharia estrangeira, traquejada nas lides dos Alpes, cujo terreno é de natureza calcarea, se equivocou em seus calculos, pois na Serra do Mar encontrou a resistencia tremenda do granito.

E daí a sua derrota.

Atinge-se assim a terceira etapa.

Nesse instante providencial é escolhido para dirigir as obras o dr. João Teixeira Soares.

A montanha bravia lá se erguia como que proclamando desafiadora o "on ne passe pas!"

Mas para vence-la viera aquela mocidade rutilante e destemerosa, com seus 30 anos floridos e risonhos.

E seguida de sua joven esposa, acantona-se em plena serrania selvagem.

E acomete a empreitada, cheio de animo e disposição para a vitoria.

De mister frisar que ele não encontrava pela frente apenas os obstaculos de uma cordilheira dificilmente transponivel.

Mas para agravar as dificuldades da formidavel obra, irrompera e se irradiara pelos operarios violenta epidemia de malaria.

Para manter 3000 homens permanentemente em trabalho, teve Teixeira Soares de arregimentar 9000 proletarios.

Caiam doentes em massa os turmeiros.

O proprio Chefe Geral das obras quasi morre atacado da palustre.

Mas a sua energia, a sua confiança, a sua força tudo vencem.

E ele agride aqueles obstaculos, arremetendo contra a montanha, atirando-se sobre os abismos, rasgando o ventre da terra bruta, destruindo montes, abrindo pirambeiras para a via permanente da estrada.

A comissão italiana que mandara fazer serviços em toda a extensão da linha, saindo a 31 de dezembro de 1881, não deixára nada inaugurado.

Foi sob a gestão de Teixeira Soares que a 17 de novembro de 1883 se abre festivamente ao trafego regular o trecho de Paranaguá a Morretes; a 26 de julho de 1884, se inaugura a ponte de São João; a 19 de dezembro de 1884, consegue-se levar a primeira locomotiva a Curitiba; e na data, que hoje entre jubilos e festas se comemora, inaugurava-se a linha toda.

Essa obra foi, portanto, um triunfo completo da engenharia nacional e do povo de nossa terra.

Foi devido ao teodolito de um negro talentoso que se encontrou o traçado viavel.

Foi devido á energia de Paranaguá que se logrou a incorporação da companhia para custear as despesas da construção.

Foi devido á competencia tecnica e ao desassombro de Teixeira Soares que se consumou a realização da ferrovia, cuja execução fora considerada impossivel pela engenharia alienigena.

E ainda convem acentuar que falharam tambem no destino dessa estrada os prognosticos que se classificavam entre os caminhos perpetuamente reservados á missão futil de linhas de turismo, sem capacidade comercial.

Os graficos expostos na exposição rodoferroviaria de Curitiba reformam totalmente essa previsão pessimista.

Ela desde inicio constituiu excepção no regime deficitario em que vive a maioria das estradas de ferro do Brasil.

E' tal a sua vitalidade que sósinha cobre os deficits de toda a Rede a que foi incorporada.

E mais ainda: Tendo produzido de lucros liquidos perto de 90 mil contos para a União, e tendo esta a encampado por 86 mil contos, ficou já de graça para o Governo da Republica.

O povo dos Estados Unidos, em sinal de gratidão a Grant, o general da vitoria na dura e rude guerra da sucessão, mandou talhar, no dorso de uma das montanhas rochosas o busto daquele grande cabo de guerra.

Dia virá, em que tambem a golpe de camartelo modelaremos no pico do Marumbi a cabeça de Teixeira Soares, não para glorificar um homem, mas para imortalizar o triunfo esplendido de uma raça na luta contra a natureza!"

Em seguida em nome do Prefeito de Paranaguá, falou o deputado Agostinho Pereira, que proferio o seguinte discurso:

"Escalada maravilhosa de serranias que foste tambem a ascenção vertiginosa da gloria, arrastas o homem em tua contemplação da terra humilde e estreita para as proximidades dos ceus maravilhosos.

Ergue-se aqui magestoso e solene, perfilado e garboso o MARUMBÍ gigantesco, assombrado ante a audacia dos minusculos e quasi imperceptiveis lutadores. Alí submisso e humilde passa o S. João, galgado de um salto pela idéa e em seguida pelos trilhos. Mais além, o Ipiranga, surpreendido na quietitude de sua vida tranquila, desata em riso de alegria e de satisfação, na alacridade cristalina do Véo da Noiva. Por toda a parte a natureza estarrecida e estarrecendo em toda a sua magnificencia explendorosa.

Não se sabe por onde exaltar a maravilha palpavel, sob que aspeto, elogiar o empreendimento fantastico: tão inespressivas são as palavras, tão pequenas e insuficientes são as imagens, carreadoras das riquezas de um chão assombrosamente rico trabalhado por um povo assombrosamente

forte e energico, o aspeto economico do cometimento é palpavel no desenvolvimento posterior da região.

Do ponto de vista tecnico é a maravilha e o elogio vivo da capacidade de nossa engenharia.

Do aspeto natural não ha superlativo que indique, nem que nos dê uma imagem relativa da riqueza e do explendor de um cenario divino descerrado a olhos humanos.

Traço de união entre o litoral e o planalto, has de ser, como tens sido, um dos fatores do desenvolvimento deste belo pedaço de nossa extremecida Patria.

Paranaguá, cumprindo o seu dever civico decorrente de suas gloriosas tradições historicas, associa-se prazeirosamente ás comemorações que trazem em seu bojo o cunho da justiça á capacidade, do aplauso ao esforço, do reconhecimento integral das gerações presentes áquelas que no passado trouxeram quer na idealisação, quer na realisação, os benefícios plenos que usufruimos todos em nossos dias.

A Pedro Alois Scherer, Pecego Junior e Silva Lemos, como concessionarios e iniciadores do extraordinario serviço, a Rebouças, Teixeira Soares e seus colaboradores tecnicos como idealisadores da batalha contra a agressividade da natureza bruta, ao humilde e obscuro braço dos obreiros a cujo esforço e muitas vezes sacrificio, foi possivel a realisação deste assombro de tecnica.

Ao entusiasmo realisador dos primeiros, representados pelos senhores João e Oscar Teixeira Soares, á capacidade tecnica dos segundos e ao esforço titanico dos pequeninos e ignorados trabalhadores, que saúdo na pessôa do senhor Joaquim Bertoldi aqui presente, um dos operarios da construção, o agradecimento imorredouro das gerações que se beneficiam com o resultado da aliança indissoluvel do cerebro com o musculo.

Paranaguá agradece pela boca de seu mais humilde e obscuro filho á presença das delegações de outras plagas, unidas no mesmo jubilo e no mesmo sentimento de justiça nestas comemorações que hoje são levadas a efeito nesta estação, no marco inicial desta maravilha cravado aqui ha onze lustros."

No Hotel Winz realizou-se o almoço oferecido pela Rede de Viação Ferrea Paraná—Santa Catarina aos convidados.

Ali fez uma oração rude mas expressiva o popular Cesario Roque, que saudou o dr. Teixeira Soares como antigo veterano e amigo do pai daquele patricio.

Falou ainda o dr. João Berquó que assinalou o valor de nossa raça.

Foram visitadas as obras do porto pela comitiva, tendo a empresa lhe oferecido um copo d'agua.

O terceiro dia.

Foram feitas visitas a estabelecimentos de assistencia e educação.

Os convidados estiveram nas oficinas da Estrada de Ferro do Paraná, percorrendo-as detidamente.

E foram ao Cajurú, onde assistiram á inauguração da exposição de manualidades da Escola de Artes e Oficios da União de Consumo e Socorro dos Ferroviarios. Estiveram nas oficinas e escola, admirando as instalações e a sua eficiencia patenteada na abundancia de artefatos expostos.

Á noite, na praça Osorio, a banda musical da Força Militar do Estado sob a regencia do maestro Romualdo Suriani executou um programa escolhido diante de formidavel massa popular.

O quarto dia.

No quarto dia das comemorações, se efetuou o Concerto na Sociedade Sängerbund, oferecido pela colonia allemã aos convidados da Rede e em homenagem ao Cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná.

O quinto dia.

A 9 de fevereiro, foi feita pelos convidados da Rede uma visita a Castelhanos, onde a Companhia de Força e Luz tem suas instalações.

A empresa ofereceu um almoço aos excursionistas, tendo o dr. Enéas Marques saudado pela Companhia os visitantes, respondendo em nome da Estrada o snr. Antonio Dantas e pelos outros visitantes o dr. Oscar Martins Gomes.

A' noite realizou-se o baile de gala no Club Curitibano aos convidados da Rede de Viação Ferrea Paraná—Santa Catarina.

Ao champagne falou o dr. José Rodrigues Vieira Neto, respondendo pelas delegações o dr. Walter Ribeiro da Luz, representante da Inspetoria Federal de Estradas e pela Rede de Viação Ferrea Paraná—Santa Catarina o dr. Osvaldo Pilotto. Pela Associação Brasileira de Imprensa falou o dr. Lauro Mendes.

No parque do Juvevê, realisou-se ás 15 horas uma grande churrascada, oferecida pela Rêde a todos funcionarios e suas familias.

O sexto dia.

O sexto dia, 10 de fevereiro, foi consagrado á festa popular no Passeio Publico em beneficio dum internato para filhos de ferroviarios e anexo á Escola de Artes e Oficios do Cajurú, mantida pela União de Consumo e Socorro dos Ferroviarios.

Ela atraiu para mais de 15 000 pessoas. Foi executado o excelente programa.

O setimo dia.

A' noite, nos salões do Club Curitibano, efetuou-se o grande banquete que a Rede de Viação Ferrea Paraná—Santa Catarina ofereceu ás delegações e convidados.

Falou, ofertando a festa o dr. Lineu Ferreira do Amaral, Superintendente substituto da Rede e se lhe seguiu com a palavra o dr. Walter Ribeiro da Luz que respondeu pelos convidados. Usou ainda da palavra o snr. Paulo Tacla, pela delegação da imprensa, e, por fim, discursou o dr. João Berquó, comemorando o valor de nossa raça e a necessidade de cultivarmos sentimentos de intensa brasilidade.

Eis o discurso do dr. Lineu do Amaral:

"Na ausencia do Superintendente da Rêde de Viação Paraná-Sta. Catarina, Snr. Alexandre Gutierrez, por motivo de enfermidade impossibilitado de comparecer ás festividades em regosijo ao cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná, eis-me aqui, para neste ágape de cordialidade, ter a elevada honra de saudar e agradecer aos ilustres visitantes, e altas autoridades estaduais e federais, e aos representantes da imprensa, a sua presença e contribuição ás solenidades que acabamos de assistir. Perdoai, senhores a deselegancia de minha linguagem; crêde, porém, na sinceridade das minhas palavras.

A administração da Estrada de Ferro e o Estado do Paraná, sentem-se sobremodo honrados com a estadia em Curitiba dessa pleiade de distintos engenheiros, delegados da Inspetoria Federal das Estradas e das principais estradas de ferro do país, e de membros ilustres da familia Teixeira Soares e da gentil dama patricia descendente do Visconde de Mauá.

Quero tambem deixar aqui consignado o agradecimento a S. Exa. o Sr. Dr. Marques dos Reis, Ministro da Viação e Obras Publicas pelo apoio franco e decidido dado ás comemorações do cincoentenario da Estrada de Ferro do Paraná, consubstanciando no Aviso n.º 2.995, de 27 de dezembro de 1934, que autoriza a verba para as despesas necessarias á exposição rodo-ferroviaria e manda emitir selo relembrando o notavel feito da engenharia brasileira.

Senhores, tomando mais um momento de vossa preciosa atenção, acho oportuno fazer um ligeiro historico das nossas estradas de ferro e o motivo que levou a administrsção da Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, a promover as comemorações que hoje terminam.

Breve historia das estradas de ferro brasileiras

O primeiro áto oficial relativo a estradas de ferro no Brasil, é a Lei n.º 101, de 31 de outubro de 1835, na regencia do Padre Diogo Feijó, que autorisava o Governo a conceder previlegio por 40 anos a quem construisse estradas de ferro entre a capital do Imperio e as provincias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Baía.

Baseado nessa lei, Thomaz Cockrane requereu e obteve em 1839, concessão para construir e explorar uma linha ferrea, que partindo de Pavuna, na provincia do Rio de Janeiro, transpuzesse a Serra do Mar, passasse na vila de Piraí e seguisse pela margem do rio Paraíba até a vila de Rezende.

Cockrane, ainda inexperiente organizou a Imperial Companhia de Estradas de Ferro. Os capitais brasileiros estavam, naquele tempo, empregados no aviltante comercio de escravos na Africa e por isso Cockrane só tinha esperanças de conseguir auxilio de capitalistas inglezes, o que entretanto, não conseguiu, resultando a 15 de janeiro de 1853 o Governo declarar caduca a concessão, perdendo aquele a caução depositada para garantia do contrato. Outras tentativas sucederam, sob a iniciativa do Governo geral, nenhuma alcançando exito.

No ano de 1850 começaram os capitalistas inglezes a interessarem-se pelas construções de estradas de ferro no Brasil, reclamando favores concedidos á emprezas congeneres, pelos países da Europa e Estados Unidos. O governo então sancionou a lei n.º 641 de 26 de junho de 1852, ampliando os favores contidos na lei n.º 101, dando previlegio por 80 anos, com garantias de juros de 5 %, etc. a quem mais vantagens oferecesse, para construção de linhas ferreas que ligassem a Côrte a S. Paulo.

Ainda não estava sancionada essa lei e a provincia do Rio de Janeiro, em 27 de abril de 1852, contratava com o cidadão Irinêo Evangelista de Souza posteriormente Barão e Visconde de Mauá, espirito empreendedor e arrojado, a construção de uma via ferrea que partindo de porto Mauá, na Baía de Guanabara, fosse até a raiz da serra de Petropolis. Assim, graças a esse grande brasileiro, rio-grandense do sul, que merece "uma estatua em cada Estado do Brasil," na opinião de Aluizio de Azevedo, graças a Mauá, a 29 de agosto de 1852 teve começo a construção da primeira estrada de ferro brasileira, a E. F. Mauá, que abriu ao trafego o seu primeiro trecho, em 30 de abril de 1854, inaugurando 14.400 metros de linha.

Além dos favores contidos no decreto citado, aa provincias ofereciam mais 2 % de juros sobre os capitais empregados nas construções. Mesmo assim foi muito lento o progresso dos caminhos de ferro no tempo do Imperio, o que levou o Conselheiro Manoel da Cunha Galvão, em 1869 a escrever o seguinte:

"As estradas de ferro não tem tido no Brasil o desenvolvimento que fôra para desejar. O governo do país e seus habitantes ocupam-se de preferencia de politica e entretem-se na parte especulativa, abandonando em geral o que diz respeito ao bem-estar material do povo."

Seguiram-se após as construções de estradas de ferro em Pernambuco, Alagoas, Minas Gerais, Baía, São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, e demais provincias. Proclamada a Republica, a Ditadura deu grande impulso ás estradas de ferro, lançando as bases da futura rede de comunicação do Brasil.

Dizia o ilustrado engenheiro Francisco Picanço que, "no tempo do Imperio o parlamentarismo foi o terrivel impecilho que as grandes idéas encontraram. Muitas vezes pensou-se em ligar o Rio de Janeiro com os mais longinquos pontos do Brasil, a retorica parlamentar teve meios de protelar sempre tais resoluções".

Realmente em 1884 era de 6.302 kms. a extensão ferroviaria do nosso paiz, em 1894, de 12.260 kms., atingindo em 1904 a 16.306 e finalmente no ano de 1933 a 33.055 kms. segundo as ultimas estatisticas.

Estrada de Ferro do Paraná. — A primeira concessão da estrada de ferro do Paraná foi feita pelo Decreto imperial n.º 4674, de 10 de janeiro de 1871, que autorizava Antonio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antonio Monteiro Tourinho e Mauricio Schwarz a organisarem uma Companhia para o fim de construir uma estrada de ferro economica do porto de Antonina á cidade de Curitiba.

A titulo de curiosidade historica, peço venia para transcrever trecho do livro de Alberto de Faria, sobre a vida do Visconde de Mauá, que trata da ligação do Oceano Atlantico ao Pacifico (refere-se ao projéto de Cristian Palm):

"Mauá porém, via outro meio melhor de atingir o *desideratum*. E' dele a idéa de escolher outro ponto de partida, saír de Curitiba, na nascente provincia do Paraná. Mais facil e mais curto é, de fato, o caminho.

A Antonio Pereira Rebouças estava já então associado para a construção da estrada de ferro que do porto de Antonina devia subir a Curitiba. Os estudos que tinham sido feitos por aquele notavel engenheiro, estavam terminados, custando a parte de Mauá 52:257$450, e já tinham sido declarados perfeitos pelo competente engenheiro Brunlees, autor dos planos definitivos da serra de Cubatão.

Pela morte, logo depois de ocorrida, de Antonio Rebouças (1872) e com as dificuldades creadas pela importancia politica dos partidarios do porto inicial de Paranaguá, o projéto transformou-se na estrada de ferro que subiu não de Antonina, mas de Paranaguá a Curitiba.

Do plano primitivo coube a Mauá a perda dos 52:257$450 dispendidos, e mais a alegria confessada de ter concorrido para a execução... "cedendo os direitos que ainda me restassem, pois ao grande pensamento que me arrastava com entusiasmo, a Estrada de Ferro Curitiba a Mato Grosso com o seu complemento ulterior em direção ao centro da Bolivia, era indiferente o ponto da estação inicial do Atlantico, bastando que se reconhecesse apropriado ao trafego que uma linha interoceanica devia atraír ao porto de exportação".

No museu do Dr. David Carneiro, nesta capital, tive ocasião de ver o original do contráto assinado em junho de 1871, por Mauá, Rebouças, e seus socios.

Com a falencia da casa Mauá & Cia. está até hoje o Paraná sem a formidavel ligação Curitiba-Mato Grosso, sonho que Antonio Rebouças e Irinêo Evangelista de Souza não conseguiram ver realisado.

Em 26 de março de 1872, o presidente da Provincia do Paraná,

Venancio José de Oliveira Lisbôa sancionou a lei n.º 304, autorisando e concedendo a Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pecego Junior e José Maria da Silva Lemos, previlegio por 50 anos para construção de uma estrada de ferro de bitola estreita, movida a vapor, entre as cidades de Paranaguá e Morretes.

A Lei n.º 382, de 6 de abril de 1874, decretada pela Assembléa Legislativa Provincial do Paraná e mandada publicar pelo presidente Frederico José Cardoso de Araujo Abranches, concedia aos emprezarios da Estrada de Ferro de Paranaguá a Morretes previlegio por 50 anos para construção do prolongamento da linha ferrea até Curitiba.

O Decreto n.º 5912, de 1.º de maio de 1875, com a rubrica de Sua Magestade o Imperador D. Pedro II, concedeu fiança do juro de 7 %, garantido pela Provincia, sobre o capital de 2.000:000$000 e tambem garantia de igual juro, sobre o capital adicional de 5.000:000$000, destinado á construção da estrada até Curitiba.

Organisou-se então, a Companhia Nacional "Companhia Estrada de Ferro do Paraná". O Decreto n.º 6594, de 27 de junho de 1877, aprovou os estudos definitivos da linha, menos o orçamento.

Em 12 de agosto de 1879 o governo autorisou os acionistas da Companhia E. F. do Paraná a transferirem os seus direitos á *Compagnie Générale des Chemins de Fèr Brèsiliens*. O Decreto n.º 7035 de 5 de outubro de 1880 elevou o capital garantido a 11.492:042$707.

Em 5 de junho de 1880 começou então a construção. O Decreto n.º 7.803 de 26 de setembro de 1880 autorisou a funcionar no Imperio a Compagnie Générale des Chemins de Fèr Brèsiliens. Em 17 de novembro de 1883 inaugurou-se o trafego até Morretes e em 5 de fevereiro de 1885, até Curitiba.

Segue-se após a construção do ramal de Morretes a Antonina e o prolongamento da linha Paranaguá-Curitiba até Ponta Grossa, com o ramal de Serrinha-Rio Negro. Com a inauguração da linha Paranaguá-Curitiba iniciou-se nova era para o Paraná, que antes só pela estrada de rodagem da Graciosa, tinha comunicação para o litoral. Entrou desde então o Estado do Paraná em notavel faze de progresso economico, social e intelectual, colocando-se hoje em logar de destaque no conjunto dos outros da Federação Brasileira.

Não posso deixar de, respeitosamente, citar os nomes dos grandes vultos da engenharia brasileira, dignamente homenageados nas comemorações da E. F. do Paraná: Teixeira Soares, Pereira Passos, Benjamin Weinschenk e outros, brasileiros que levaram avante essa obra de titans e que, nas encostas escarpadas da Serra do Mar gravaram esse magnifico "poema de aço", que é a 2.ª seção da linha Paranaguá-Curitiba.

A' memoria desses engenheiros o preito de admiração e respeito."

Respondeu a esse discurso o Dr. Walter Ribeiro da Luz que disse o seguinte:

"Sr. representante do exmo. sr. governador do Estado.

Sr. representante do exmo. sr. ministro da Viação.

Exmas. senhoras.

Meus senhores.

Caros colegas da Viação Paraná—Santa Catarina.

Mais uma vez devo á bondade dos companheiros das delegações ferroviarias que aqui vieram compartilhar do vosso jubilo em tão expressivas solenidades, o agradavel encargo de vos dizer, já com a saudade que a despedida nos disperta, algumas palavras e estas serão poucas, muito poucas

mesmo, porque desejamos que elas ouvidas por mais de 100 pessoas fiquem gravadas no vosso pensamento e guardadas em vossos corações.

Gravadas no vosso pensamento como no nosso ficaram as impressões indeleveis que daqui levamos da perfeição dos vossos serviços, da pujança do vosso esforço e do grande e dedicado amor que tendes por essa obra maravilhosa, padrão de gloria de nossa classe, que o genio inconfundivel de Teixeira Soares, os vultos inapagaveis de Mauá, Rebouças e a estoica abnegação de todos os que com eles labutaram nessa empolgante realização, vos legaram e que tão carinhosamente zelais e conservais como relequia sagrada.

Guardadas nos vossos corações como já está nos nossos a suave e confortadora recordação da vossa fidalga e carinhosa acolhida.

Lembrae-vos sempre que „a materia prima do progresso é o passado"!

Essa, ele vos entregou da melhor, e com a vossa capacidade e trabalho, capazes de muito, manipulai-a e tereis mais acentuado o progresso desta terra hospitaleira, plena de brasilidade, berço de tantas glorias nacionais, verdadeiro exemplo de labor proficuo e são patriotismo!

Aproveitemos essa oportunidade que a vossa gentileza criou reunindo tantos e tão distintos colegas aqui num pacto solene de amizade e união!

União que é força!

União que é conforto!

União que é amor!

E quem melhor do que nós póde compreende-la? nós que conhecendo a metematica atuarial melhor podemos avaliar da instituição estupenda do seguro onde o pouco de cada um basta para socorrer os revezes de alguns.

Anda a desgraça á sôlta e póde atingir a qualquer. A quem? não indaguemos; seja este ou aquele, amparemo-lo para que ele assim amparado espere que a rajada passe e retome depois o curso ascencional da vida.

Seguremos as nossas vidas entre nós, não a valorizando em dinheiro, em metal, mas em afeto, em carinho, em amizade em ideal comum, em tudo que a vida tem de sublime e belo!

E assim unidos e seguros poderemos reivindicar para a engenharia brasileira o papel preponderante que por dever lhe cabe na solução dos grandes problemas que direta ou indiretamente afetam a economia nacional.

Filhos de um paiz ainda na adolescencia da sua vida de nação livre, queremos e devemos ser os obreiros do seu progresso.

Nossa Patria muito necessita ainda do nosso sincero esforço.

Quem como eu teve a felicidade de conhecer a quasi totalidade do nosso vasto territorio, excepção feita dos Estados do Rio Grande do Sul e Sergipe, sabe que este Brasil querido está dividido em duas partes integralmente diferentes.

Uma que é o Brasil conforto, Brasil progresso, com instrução, meios de comunicação e saude estendido pelas capitais, cidades litoreanas e poucas outras mais.

Outra que é o Brasil estacionario, o Brasil atrazo, acorrentado aos grilhões do analfabetismo, mutilado pelos horrores da anquilostomiase e condenado a impiedade de tantos outros males que aos poucos vão sorvendo a seiva da vida; é o Brasil infortunado das vilas e logarejos, esquecido e abandonado no longinquo interior!

A' nós engenheiros cabe a sublime tarefa de unir essas duas partes transformando os nossos trilhos de aço em braços arrojados e fortes que, inabalaveis á todas as vicissitudes, indiferente a todos os obstaculos

e estoicos em todos os sacrificios, levarão o amplexo fraternal á esses pobres irmãos relegados a tão desoladora situação e inclemente desgraça.

E nessa hora Jéca Tatú, sempre a sós com a picareta e a enxada, terá abandonado as suas posições esdruxulas de impassibilidade doentia, verticalisando a espinha e erecto qual Marumbí gigante, terá compreendido que o verdadeiro brasileiro nasceu para contemplar de viseira erguida as montanhas altaneiras do nosso amado Brasil".

O oitavo dia

O sexto dia, á noite foi reservado para o concerto de musica brasileira a cargo do Conservatorio de Musica do professor Raul Menssing, no Teatro Guaira, o que foi realisado com sucesso.

Uma Homenagem das delegações

No dia 7 de fevereiro, as delegações ferroviarias e a Comissão do Cincoentenario foi á chacara das Mercês, onde se achava convalescendo da molestia que o atacou, o dr. Alexandre Guttierrez, superintendente da Rêde da Viação Ferrea Paraná-Santa Catarina.

E foram prestadas a SS. e a sua esposa homenagens. Foi interprete destas o dr. Osvaldo Pilotto, membro da Comissão.

Medalhas

A Rêde da Viação Ferrea incumbiu o sr. José Peón de cunhar uma medalha comemorativa.

Ele o fez em prata e bronze, sendo esta dourada e prateada.